Prof. PIETRO GRIBAUDI
della R. Scuola Superiore di Commercio di Torino

LA POSIZIONE GEOGRAFICA
E LO
SVILUPPO DI TORINO





TORINO
S. LATTES & C., Librai-Editori
Via Garibaldi, 3 (Piazza Castello)
1908

Torino, 1908 — Tip. Ditta G. Derossi — Via Rossini, 12.

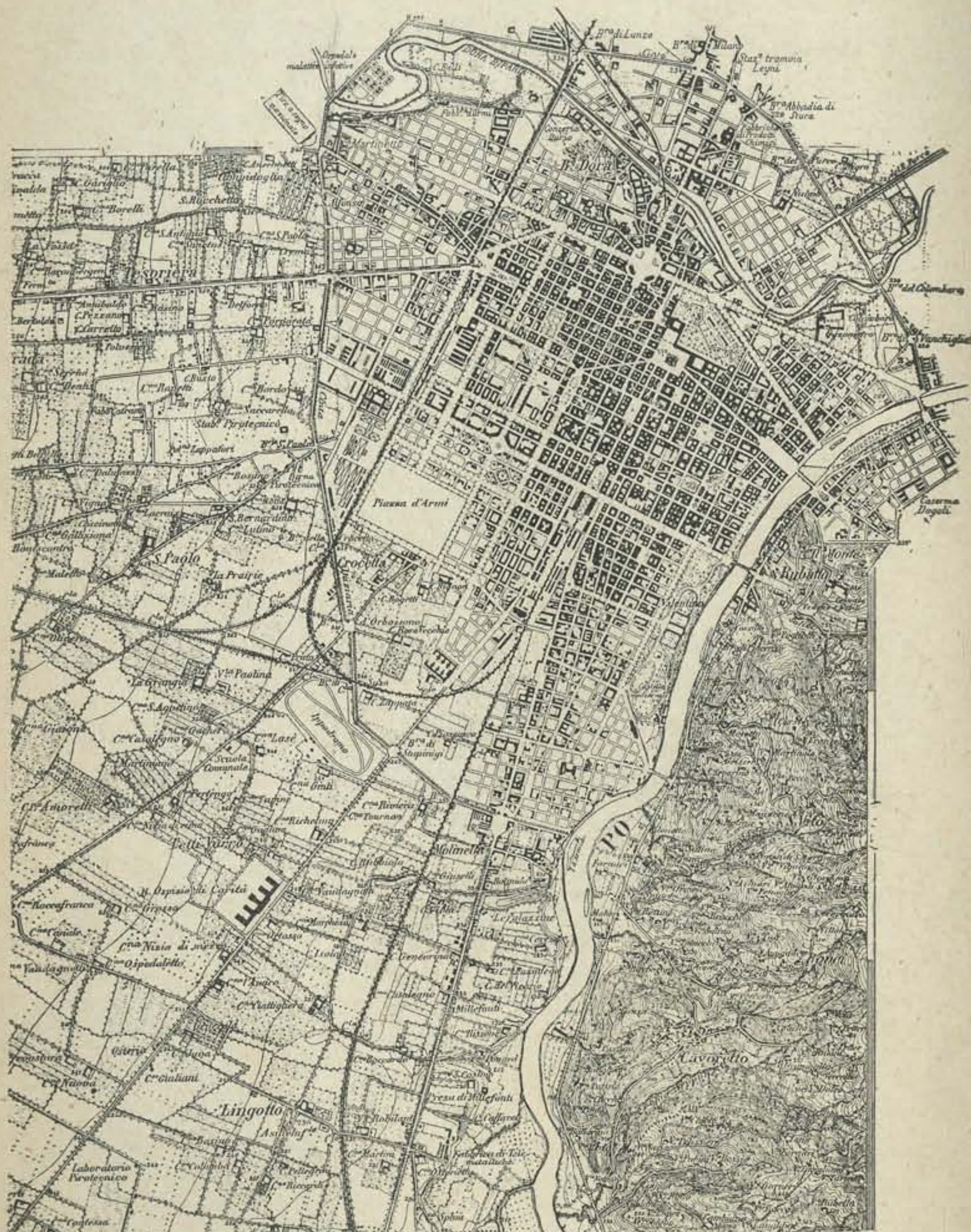
Prima di ricercare i fattori geografici da cui dipendono le condizioni economiche di altri paesi ho creduto bene, iniziando il mio corso di Geografia commerciale presso la R. Scuola Superiore di Commercio, di studiare come e quanto questi fattori abbiano agito sullo sviluppo della città di Torino.

Pubblico ora, con opportune modificazioni ed aggiunte, quella mia prolusione, nella speranza che possa tornare di qualche gradimento a tutti quelli, che si adoperano per un progresso sempre maggiore, morale ed economico, della nostra bella e cara città.

Sento intanto il dovere di ringraziare la benemerita Associazione "Pro Torino" per l'aiuto e per l'attestato di stima che volle dare a questo mio breve studio poleografico.

PIETRO GRIBAUDI.

Torino, 7 Luglio 1908.



Pianta di Torino

(Rid. della carta 1 : 50.000 dell'Ist. Geogr. Militare).



L'economia sociale è sempre il prodotto dei tre fattori fondamentali di ogni vita economica, e cioè: del *territorio* sul quale un popolo è stabilito, colle materie organiche ed inorganiche originarie ond'esso è composto, e colle forze naturali che in esso e sopra di esso agiscono secondo le leggi di natura; della somma di *attività economiche* di tutti gl'individui sociali operanti nelle diverse economie, e della *legislazione di stato*, compresa l'amministrazione pubblica. Il territorio, le cui qualità fondamentali non possono dalla popolazione essere di molto mutate, di cui essa non può creare, ma solo mettere a profitto le buone condizioni, e le cui condizioni sfavorevoli essa può solo attenuare, non togliere affatto, il territorio è la base che la natura dà ad un popolo pel foggiamento delle sue condizioni economiche, delle sue produzioni, de' suoi commerci, de' suoi consumi, e dovunque e sempre esso influisce in alto grado su tutti questi fenomeni. Differenze nelle condizioni territoriali conducono anche a differenze nelle condizioni economiche dei popoli (1).

Il grande progresso compiuto dalle scienze che studiano la terra e la vita, che su di essa si svolge, ha fatto sì che sempre più chiari e distinti apparissero i legami che corrono non solo fra i diversi fenomeni geografici e biologici, ma anche fra la terra e gli esseri viventi, e in modo speciale fra la terra e l'uomo. Si vide così che, per quanto alto salga nella civiltà e nella tecnica, l'uomo non si scioglie dalla natura, bensì si stringe con essa in sempre più intimi rapporti. L'uomo può scrivere il Ramayana, l'Iliade, la Divina Commedia; può scoprire le leggi che governano il moto degli astri, e scrutare le profondità degli oceani;

---

(1) Knies, *La Economia Politica dal punto di vista dei metodi storici*, p. 37 e seg. Cfr. Schönberg G., *La Economia Sociale* (Bibl. dell'Economista, Serie III, vol. 11, pag. 17).

può imprigionare e far sue le forze della natura, obbligandole a servire a' suoi bisogni; ma la natura alla sua volta in certo qual modo si vendica, dimostrandogli, in ogni minuto della sua esistenza, ch'esso, prima di essere un ente ragionevole, è un vegetale e un animale strettamente legato alla superficie del pianeta che lo ospita e gli dà i mezzi per vivere. E non solo l'uomo, come individuo, è soggetto alle forze della natura, ma anche la stessa società umana nelle diverse sue forme e manifestazioni. Onde giustamente lo Schmoller osserva, che l'uomo, la società umana e la economia sociale sono una parte della vita organica svolgentesi sulla superficie terrestre. Ogni fenomeno economico sociale è, più indubbiamente che non lo siano la vita politica e la vita spirituale, una parte del grande processo della natura: le leggi di questa lo governano, come governano quella vita fisica, chimica ed organica su cui l'uomo non ha alcuna influenza (1).

Molti filosofi e sociologi, a cominciare specialmente dal Comte, sono soliti paragonare la società e lo stato di un organismo; ma secondo il moderno concetto geografico, non vi è soltanto luogo ad un paragone tra società e organismo, ma si tratta invece di un fatto. Come l'uomo appartiene al mondo degli organismi, così vi appartiene pure l'associazione degli uomini, la società. L'uomo è, come tutti gli altri organismi, fatto di sostanze terrestri, e la sua storia è una evoluzione dell'intero mondo organico, che ha la sua origine dalla terra. Nell'uomo, come nota il Ratzel, questa evoluzione è andata oltre le basi telluriche-organiche, ma se la sua anima è legata molto tenuamente con queste, il suo corpo dipende invece più saldamente dalla terra (2).

---

(1) SCHMOLLER G., *Lineamenti di Economia* (Bibl. dell' Economista, Serie IV, vol. 10, p. 195). Lo Schmoller cita poco appresso queste parole di L. E. Baer: « Non vi è alcun motivo per ritenere che i diversi popoli siano « originariamente usciti diversi dalle mani della natura; piuttosto si ha « ragione di ritenere che essi siano diventati diversi sotto l'azione dell'in- « fluenza diversa del clima, dell'alimentazione, delle condizioni sociali. E « le condizioni sociali sono determinate, non certo unicamente, ma anche « e specialmente dalla costituzione fisica delle sedi dei popoli ». (BAER, *Ueber der Einfluss der äusseren Natur auf die socialer Verhältnisse der einzelnen Völker und die Geschichte der Menschheit überhaupt*, 1848).

(2) RATZEL F., *Il suolo e la popolazione*, in *Rivista italiana di sociologia*, II, 1898, p. 147.

Dopo quello del cibo, il primo bisogno che l'uomo sente è quello di vivere in società, e, in seguito, quello di scegliersi una stabile dimora. Nell'obbedire, però, a questo bisogno esso non fa che adattarsi all'ambiente in cui vive, scegliendo per propria dimora quei luoghi, che meglio si prestano alla ricerca del cibo ed al bisogno di difesa contro le belve feroci ed i suoi simili.

Non diverse sono le condizioni che si devono presupporre per la fondazione e l'incremento di una città. Sebbene in tutti i tempi e in tutti i luoghi siansi vedute sorgere delle città per comando di principi e di conquistatori, pur nondimeno la fondazione e l'incremento, come pure la decadenza di questi centri di popolazione si scorge dipendere, non dall'arbitrio, ma da leggi e condizioni naturali che la geografia economica può e deve indagare. « Se Alessandro Magno, scriveva il Boccardo, riuscì a creare Alessandria, in sostituzione della distrutta Tiro e se Pietro il Grande potè trasportare la capitale del suo nascente impero da Mosca a Pietroburgo, gli sforzi di questi potenti dominatori non sarebbero stati coronati da pieno successo, ove la natura stessa delle cose non fosse venuta in loro soccorso, attraendo sulle sponde del Delta il commercio e gli abitanti per la prossimità di una grande linea di comunicazione fra l'Asia, l'Africa e l'Europa, e su quelle della Neva, perchè la sede dell'Impero Russo fatto europeo non poteva più rimanere nella quasi asiatica Mosca (1) ».

La piu chiara ed alta manifestazione del progresso economico e civile di un popolo e di un paese è una grande città: nella sua pianta e nella sua struttura sono riflesse e compendiate la

(1) *Dizionario di Economia Politica* (Città). « Non basta tracciare il « disegno di una città e darle un nome: è d'uopo, perchè esista veramente, « provvederla gradatamente di talenti industriali, di utensili, di materie « prime, di tutto quello che è necessario per mantenere gli industriali sino « al perfetto compimento e alla vendita dei loro prodotti, altrimenti, in- « vece di fondare una città, non s'innalza che una scena da teatro, la « quale non tarda a cadere, perchè nulla la sostiene. È quello che è avve- « nuto di Ecatherinoslav nella Tauride, e quello che ne faceva presentire « l'imperatore Giuseppe II, quando, dopo essere stato invitato a murare « nella cerimonia la seconda pietra di quella città, egli disse ai cortigiani « che lo circondavano: « Ho terminato in un giorno un grande affare « coll'Imperatrice di Russia: essa ha posta la prima pietra di una città « e io l'ultima ». SAY, *Trattato di Economia Politica* (Biblioteca dell'Economista, Serie I, vol. 6, p. 311).

geografia del paese in cui si trova e la storia del popolo che l'abita, con tutte le vicende ora tristi ora liete della sua lunga serie di faticosi adattamenti e di aspre lotte per la vita. Ne avremo la prova, ricercando brevemente quali siano i principali fattori geografici della città di Torino, e studiando come questi fattori abbiano agito nelle diverse epoche storiche.

1. = POSIZIONE GEOGRAFICA DI TORINO

Il Piemonte è fra le diverse regioni in cui si suole dividere l'Italia una di quelle che ha confini fisici più nettamente delimitati. Le Alpi occidentali lo recingono da tre parti, formando un semicerchio abbastanza regolare, lungo, sulla linea di cresta, 500 Km. e con una corda di 200 Km. tra il Passo di Altare e il Sempione: le colline del Monferrato lo separano dalla rimanente pianura padana. Ora è noto, che quanto migliori sono i confini naturali, quanto migliori sono le vie interne di collegamento fra le diverse parti, e tanto più presto, tanto più tipicamente e durevolmente un territorio si foggerà a Stato (1). Mentre ciò avviene i centri urbani e rurali, che prima erano disuniti, traendo ciascuno la propria ragione di essere dal piccolo territorio su cui sorgeva, si vanno disponendo più o meno regolarmente intorno ad alcuni centri, e uno di questi finalmente diventa poi il centro politico ed economico dello Stato. Ma se i villaggi e le città minori o di campagna dipendono, per ciò che riguarda la loro situazione e il loro sviluppo, specialmente dalla costituzione topografica della località stessa e delle località vicine, le città maggiori dipendono specialmente dalle condizioni naturali del paese, dai corsi d'acqua, dai confini del paese presi nel loro complesso e da parecchi altri fattori sì geografici che storici.

« Teoricamente, dice il Ratzel, la posizione migliore per la capitale è il centro dello Stato (2) ». Dalla città capitale partono

---

(1) RATZEL, *Politische Geographie*, München u. Leipzig, 1897, p. 450 (Allgemeine Eigenschaften der Grenzen).

(2) *Anthropogeographie*, II, p. 506. — *Die geographische Lage der grossen Städte*, in *Die Grosstadt*, Dresden, 1903, ecc. Sempre importante

infatti, come raggi, catene più o meno estese di centri provinciali; da cui si staccano alla loro volta catene e anelli di città circondariali e così via. Torino occupa quasi perfettamente il centro del Piemonte: distando circa 80 chilometri dal confine francese e 75 chilometri dal confine lombardo; 110 chilometri dalla Liguria e 100 dalla Svizzera. Non si potrebbe davvero desiderare una maggiore centralità.

Gli effetti però di questa felice posizione sarebbero stati di gran lunga inferiori e di numero e d'intensità, se il Piemonte non fosse stato una regione prevalentemente piana o solo seminata da mediocri colline nella parte centrale, e se i monti che la circondano da tre parti non avessero presentato un notevole numero di passi relativamente facili. Le colline delle Langhe e del Monferrato non solo non ostacolarono lo sviluppo di Torino, l'aiutarono anzi potentemente.

Le colline del Monferrato, questa isola collinesca della regione piemontese, come la chiama il Fischer, non solo servono a meglio individuare il Piemonte, rispetto alla restante parte della pianura padana, ma colla loro direzione da est ad ovest riescono ad accrescere i benefici della centralità di Torino, obbligando tutte le strade, che mettono in comunicazione la pianura di Cuneo colla pianura canavesana e vercellese, a passare per la stretta striscia di pianura situata tra le colline di Torino e le ultime propaggini alpine che stanno di fronte. Questa strozzatura è resa

---

per gli studi poleografici è l'opera del Kohl, *Der Werkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche*, Dresden und Leipzig, 1841; — *Die geographische Lage der Haupstädte Europa's*, Leipzig, 1874. — W. Roscher, *Betrachtungen über die geographische Lage der grossen Städte*, in *Neuen Reich*, 1871, I, p. 225 e segg. — Kaltbrunner, *Der Beobachter*, 2ª ed. Zürich, 1888, p. 684-695. — Hettner, *Die Lage der menschlichen Ansiedlungen*, in *Geog. Zeitschrift*, 1895, p. 361-375. — Viezzoli, *Dell'antropogeografia con speciale riguardo agli agglomerati umani*, Parma, 1894. — Henkel, *Die Abhangigkeit der menschlinchen Siedlungen von der geogr. Lage*. Pforta, 1898. — Porro C. *Guida allo studio della geografia militare*. Torino, 1898, p. 332. — Sears, *Geographic conditions that make great commercial centres*, in *Journ. Americ. Geog. Soc.* New York, 1898, p. 301-304. — Penck A., *Die geographische Lage von Wien*, Wien, 1895, p. 34. — Kurt Hassert, *Die geog. Lage und Entwichelung Leipzigs*, p. 37. Un breve ma completo trattato di poleografia è la recente operetta dello Hassert, *Die Städte*, Leipzig, Teubner, 1907, p. 137.

ancora più evidente dall'apparato morenico della Dora Riparia, il cui cono di deiezione arriva sino a Torino. In questo tratto la pianura piemontese, che al di sopra è larga dai 40 ai 45 Km., si restringe a 12 o 13 Km. (1).

Se oggi le colline del Monferrato non presentano gravi difficoltà per le comunicazioni, altrettanto non si può dire dei tempi passati, nei quali esse rinforzate dal Po, che ne lambe il fianco più ripido, hanno sempre rappresentato una netta linea di divisione tra il Monferrato e la pianura piemontese settentrionale. Al contrario esse, grazie al loro orientamento da ovest ad est, non hanno mai ostacolato lo sviluppo delle comunicazioni fra Torino e il resto della pianura padana, potendo queste verso nord seguire la via segnata dal corso del Po e verso sud quella segnata, tra Asti ed Alessandria, dalla valle del Tanaro. Le colline del Monferrato, adunque, concorrono in non piccola parte a rendere sempre migliore la posizione di Torino, facendo sì che tutte le strade che mettono in comunicazione la pianura di Cuneo e buona parte dello stesso Monferrato colla pianura del Canavese e del Vercellese passino per quella città.

A ciò in gran parte si deve, se non erro, se la predominanza di Torino sulle altre città piemontesi è superiore a quella di Milano sulle città lombarde. Teobaldo Fischer attribuisce questo fatto all'essere la popolazione del Piemonte più distribuita in centri rurali e piccole città; ma è innegabile pure, che se Milano è in una posizione migliore di Torino, per ciò che riguarda le comunicazioni coi paesi d'oltr'alpe, si trova rispetto alla Lombardia in condizioni topografiche ben diverse da quelle di Torino rispetto al Piemonte. Lasciando da parte la minore centralità di Milano, non si può a meno di osservare, che i confini della Lombardia verso oriente e verso occidente hanno più che altro un'origine storica, e che buona parte delle città lombarde può

(1) « Certamente, scrive il Sacco, se la fiumana del Po, coi relativi affluenti, fosse riuscita, nell'epoca plistocenica, a gettarsi nella depressione astigiana, come potè fare il Tanaro, e come poco mancò si verificasse anche per il Po, l'importanza di Torino sarebbe stata molto minore, a vantaggio di Alessandria o di una città che si sarebbe forse costituita nella zona di restringimento del piano alessandrino, fra Bassignana e Tortona ». Sacco F., *L'Appennino*, 1904, p. 120; — *Geologia applicata della città di Torino*, in *Giornale di Geologia pratica*, 1907, p. 122.

sfuggire all'attrazione di Milano non essendo, come le città piemontesi, obbligate a servirsi nelle relazioni commerciali di strade che per la natura del rilievo del paese si raccolgono in un sol punto.

Il paese collinesco delle Langhe, addossandosi al braccio occidentale dell'Appennino Ligure, che è di modesta altitudine e di ampiezza esigua, chiude verso oriente la pianura di Cuneo, separandola da quella di Alessandria, e concorre in non piccola misura a rendere meno facili le comunicazioni fra il Piemonte e i porti di Savona e di Genova. Al contrario il Tanaro e la Bormida, coi loro affluenti diretti da sud a nord e verso nord-est, incisero nelle argille e nelle marne delle Langhe delle profonde vallate, che convergono quasi tutte verso la pianura di Alessandria. A questo si deve se la Liguria non esercitò mai una grande influenza sulle popolazioni delle Langhe, le quali furono ben presto attratte nell'orbita politica ed economica del Piemonte. Come verso Asti ed Alessandria scorrono le acque che scendono dalle Langhe, così verso quelle città sempre si diressero, nelle loro relazioni economiche, le popolazioni che abitano queste amene colline coperte di boschi e di vigneti. Alessandria, alla sua volta, e i paesi vicini, a causa del Po e dei contrafforti appenninici, che vanno a formare la stretta di Stradella, più che verso la Lombardia e l'Emilia, si sentirono sempre attratti verso Torino grazie alla grande via naturale di comunicazione segnata per un tratto della valle del Tanaro.

*
* *

È cosa risaputa che molte città grandi e piccole si trovano sui fiumi, perchè, anche a prescindere dall'alimento che esse traggono dalla loro fauna, i fiumi rendono agevoli le comunicazioni sì fluviali che vallive (1). Gli affluenti che si gettano in

(1) Hassert K., *Die anthropogeographische und politischgeographische Bedeutung der Flüsse*, in *Zeitschrift fur Gewässerkunde*, 1899, f. 4, pagine 189-219. — Ravenstein E. G., *River, plains and mountains* in *Scottish Geog. Magazine* VII, 1891, p. 10. — Ritter C., *Die Erdkunde in Verhältniss zur Natur und zur Geschichte des Menschen*, Berlin, 1822, I, p. 161, 164, 182. — Kriegk, *Schriften zur allgemeine Erdkunde*, Leipzig, 1840 (cfr. il cap. *Zur Geographie der Flüsse* p. 123-204). — Ratzel, *Anthropogeographie*, I, 220-223, 285; II, 477-483, 535. — Ratzel, *Politische Geographie*, 1897, p. 585 e 618.

un fiume principale sono come tanti raggi minori di comunicazioni, che convergono verso una strada più importante. Tutte le grandi città antiche sono situate sui fiumi, perchè solo mediante le vie fluviali potevano rifornirsi dei mezzi necessari per la sussistenza. Basta, come dice il Ratzel, gettare l'occhio sopra una carta geografica muta per prevedere dove corrano le strade commerciali, dove si raccolgono, dove sono situate le grandi città.

Se lo studio dei confini e della morfologia del Piemonte fa prevedere l'esistenza di una grande città nel luogo dove sorge Torino, questa previsione viene ancora e di molto facilitata dallo studio del corso del Po nel Piemonte.

Sboccato infatti nella pianura presso Revello, il Po non perde del tutto la sua natura di schietto fiume di montagna, e scende perciò con corrente veloce dentro un ampio letto ghiaioso e vagabondo. Nessun centro abitato notevole osa toccare le sue rive: gli abitanti della distrutta Testona i quali avevano interesse a dominare il passaggio del Po fondarono, come vedremo, Moncalieri, ma sul piede delle colline alla destra del Po: la parte della città di Moncalieri situata sulla sinistra, durante le piene del Po resta sempre innondata.

Poco oltre Moncalieri, invece, le rive del fiume si fanno più alte, e trovandosi lo specchio delle sue acque a soli 212 metri di altitudine, mentre il suo corso sino alla foce del Po di Tolle è lungo ancora circa 580 Km., la pendenza oramai diventa relativamente piccola (in complesso 0,037 per mille). È poi da notarsi che il Po, addossandosi presso Moncalieri alla zolla collinesca del Monferrato, ne lambe per breve tratto il margine occidentale, correndo ancora da sud a nord, ma si piega in seguito a nord-est, per assumere poi a Chivasso decisamente la direzione di est. Si ha dunque qui un punto di cambiamento di direzione del Po, che porta naturalmente con sè l'incrocio delle strade che, seguendo il corso del fiume, vanno in un tratto da nord a sud e nell'altro da ovest ad est.

Torino è situata proprio in questo punto in cui il corso del Po cambia direzione, (1) e quasi ciò non bastasse la sua posizione è resa ancora migliore dalla presenza della Dora Riparia la quale, venendo da occidente, va a sboccare nel Po presso la città, e

---

(1) Cfr. NISSEN, *Italische Landeskunde*, I, 185. — FISCHER T., *La penisola italiana*, p. 446. — MARINELLI, *La Terra*, IV, 150.

segna colla sua valle la direzione delle più importanti strade, che uniscono il Piemonte colla Francia.

Si potrebbe, sotto questo riguardo, fatte le debite proporzioni, paragonare la posizione di Torino rispetto al Po ed alla Dora Riparia, a quella di Lione situata ove il Rodano cambia direzione, volgendosi a sud e dove riceve la Saona che viene dal settentrione.

Il clima di Torino si deve non solo alla posizione astronomica (lat. 45,4'8''; long. 7°, 41'49'' E. da Greenvich: Osservatorio del Palazzo Madama); ma, come è naturale, alla posizione nella stretta formata dalle Alpi e dalle Colline del Po. La temperatura media della nostra città è di 11.° 72; e presenta delle variazioni abbastanza notevoli sì giornaliere che annuali. Dagli studi del Rizzo si rileva che l'ora della minima temperatura varia fra 3^h 50^m antim. in giugno e 7^h 40^m antim in dicembre e precede di pochi minuti il sorgere del sole. Se non si ha qui la medesima regolarità, che altrove fu osservata, nell'intervallo onde la minima temperatura precede il sorgere del sole sull'orizzonte, ciò devesi attribuire a cause accidentali, e specialmente alla varia configurazione delle colline, che sorgono ad oriente di Torino, lasciando in ombra la città dopo il sorgere del sole per un tempo che varia molto col variare delle stagioni. Più degno di nota è il fatto, che la temperatura massima si ha generalmente fra le tre e le quattro pomeridiane, e d'estate più tardi che d'inverno. Secondo il Rizzo il ritardo così notevole nell'ora della massima temperatura in Torino, è probabilmente dovuto alla grande quantità di vapore acqueo che si ha nella valle del Po. La massima escursione diurna si ha nel luglio (7°,15); la minima in novembre (4°,09). Il mese più freddo per Torino, come per tutta l'Alta Italia, è quello di gennaio, il più caldo quello di luglio. Le temperature medie dei due mesi di aprile e di ottobre, sono pressochè eguali alla media annuale. Quasi identiche sono le medie temperature primaverile ed autunnale (12°,7 12°,8) ed eguali anch'esse alla media annuale, la media estiva (22°.7) supera di oltre 20 gradi quella d'inverno.

L'umidità massima si riscontra nei mesi di gennaio (84.0) e di febbraio (75.6); la minima in luglio (59.2): la media umidità annuale di Torino è 69.0, la quale dimostra che il nostro clima, se non è tra i più asciutti d'Italia, non può certamente

annoverarsi tra gli umidi. La media altezza dell'acqua che cade durante l'anno sotto forma di pioggia e di neve si è 835 mm. I mesi più piovosi sono quelli di aprile e di giugno, viene poi l'ottobre. La neve cade per solito in moderata quantità nei mesi di dicembre e di gennaio, e più nel primo. I temporali sogliono incominciare col cominciare della primavera, in marzo. In seguito crescono progressimavente sino al giugno, nel qual mese si ha il massimo di giorni temporaleschi (media 8,7). Nel luglio la diminuzione è breve (7,8); ma nei due mesi di autunno, cioè di settembre e di ottobre, diviene assai forte (2.9 e 0.7), più che l'aumento dei mesi corrispondenti di primavera. Per la speciale configurazione della valle del Po presso Torino, il vento ha quasi sempre la direzione in N W o S E. La forza del vento è, in generale, assai moderata.

Conchiudendo, si può affermare che la nostra città, grazie alla sua posizione, ha un clima propizio e salubre. Riparata da tutte le parti dall'impeto delle grandi burrasche, non è tormentata da improvvisi nè da troppo forti sconcerti e cangiamenti di stagione; non sente di troppo il caldo, nè va soggetta a freddo soverchio; e l'azione dei venti che provengono dal mare vi rimane mitigata per modo, che nè l'umidità, nè le pioggie o le nevi vi sono copiose oltre il bisogno (1).

La fertilità del suolo è un altro elemento di cui bisogna tenere molto conto nella ricerca delle cause, che hanno prodotto od aiutato lo sviluppo di un centro abitato qualsiasi, e specialmente di una città che, per la speciale configurazione del paese in cui sorge, si trova nella possibilità di attrarre e di concentrare in sè una parte della vita economica del paese stesso. È noto che la pianura piemontese, costituita nella parte superiore di suolo detritico grossolano, non gode certamente, nella sua massima parte, della meravigliosa fertilità della pianura lombarda. Gli affluenti del Po, che bagnano il nostro Piemonte, non hanno

---

(1) Sul clima di Torino, oltre i celebri lavori del Vassalli-Eandi (Mem. della R. Accad. delle Scienze di Torino, Vol. XVI XXIV), cfr. Denza, *Torino meteorologica* nell'opera *Torino*, 1880, p. 711-746. Rizzo G. B., *Il clima di Torino* (Pubblicaz. del R. Osservatorio astronomico di Torino, N. II) 1893. Naccari A., *Intorno alle anomalie termiche dei climi di Torino, Milano e Venezia*, in Mem. della R. Accademia delle Scienze di Torino, II vol. 49 pag. 223.

un regime così costante come quello degli affluenti che bagnano la Lombardia, perchè mentre questi, scesi dalle Alpi, entrano in quei serbatoi regolatori, che sono i grandi luoghi prealpini, quelli corrono direttamente al Po e presentano spesso un regime torrentizio. Solo quindi in quella parte della pianura piemontese che è più vicina, e presenta perciò maggiori punti di contatto colla pianura lombarda si potè costruire una rete abbastanza fitta di canali irrigatori con grande vantaggio dell'agricoltura.

A questa inferiorità però rispetto alla Lombardia, il Piemonte oppone una evidente superiorità per ciò che riguarda la varietà del rilievo, la quale porta con sè come naturale conseguenza, una maggior varietà di prodotti vegetali. Il Piemonte ha tutti i prodotti della Lombardia e di più è, sin da tempo molto antico, una delle principali regioni vinicole dell'Italia. Il primo e più importante effetto della varietà del rilievo e quindi dei prodotti è il bisogno dello scambio di questi prodotti medesimi tra i paesi montuosi o collinosi ed i paesi situati in piano.

Il Botero, trattando della fecondità del terreno come causa di grandezza di una città, scrive: « Ma non è bastante per costituir grandezza di città la fecondità della terra, perchè veggiamo provincie abbondantissime non aver nessuna grossa città, come per esempio il Piemonte. Del quale non è paese in Italia, dove sia maggiore abbondantia di frumenti, di vini, di carni e di frutti eccellenti d'ogni sorte, il che vi ha mantenuto tanti anni gli eserciti e le forze di Spagna e di Francia . . . ». E conclude dicendo che non basta « per mettere insieme molte genti, l'abbondanza della roba; vi bisogna, oltre di ciò qualche forma d'unirla in un luogo; e questa si è l'agevolezza e la comodità della condotta » (1) o, in altre parole, la facilità delle comunicazioni con altri paesi.

*
* *

Insieme alla posizione *(die Lage)* il Ratzel pone, tra i fattori principali della grandezza e dello sviluppo di una città o di un paese, le sue condizioni spaziali *(Raumverhältnisse)*. Per comprendere l'importanza dello spazio nella storia di un

---

(1) BOTERO G., *Della ragion di stato libri X con tre libri delle cause della grandezza e magnificenza delle città*, Venetia 1589, p. 307. — Cfr. MAGNAGHI A., *Le relazioni universali di G. Botero e le origini della statistica e dell'antropogeografia*, Torino 1906, p. 228 e segg.

popolo basta pensare alla grande differenza che esiste tra i popoli che possiedono un ampio territorio o sono situati presso il mare e quelli che sono ristretti in piccoli spazi. Se gli Appennini e le Alpi che da tre lati cingono il Piemonte presentassero o avessero presentato insormontabili difficoltà alle comunicazioni tra i paesi, che essi dividono, la storia del Piemonte e la fortuna di Torino avrebbero avute vicende ben diverse da quelle che realmente ebbero.

Le Alpi, invece, anche dove più alte drizzano al cielo le cime nevose, non hanno mai presentato serie difficoltà alle comunicazioni tra il Piemonte, la Liguria occidentale e la Francia orientale. Di qui una serie lunga e varia di vicendevoli relazioni tra questi paesi; di qui un'importanza sempre maggiore per quelle città, che si trovavano meglio situate per raccogliere il frutto di queste relazioni, le quali, quantunque molto varie nel loro aspetto, hanno pur sempre una base economica.

Osserva il Ratzel che le città, in un paese circondato da monti, sono situate allo sbocco dei passi; le città minori al piede del monte, le maggiori più verso il piano; le prime allo sbocco di un solo passo, le seconde ove le strade commerciali si trovano riunite. Innsbruk si trova allo sbocco del Brennero, Bormio allo Stilfser Joch, Coira al Lucumagno, Aosta presso il San Bernardo, Susa allo sbocco del Moncenisio, Oloron al Canfranc; ma è ad Augusta e a Monaco che si raccolgono tutte le strade, che scendono dalle Alpi, fra il Brennero e lo Stilfser Joch. Nelle stesse condizioni si trovano Milano, Torino, Tolosa; anzi la posizione di Torino in un angolo del sistema alpino è una delle più caratteristiche e delle più adatte a concentrare in sè tutte le strade delle Alpi occidentali (1).

Se la nostra città non si accontentò di divenire il centro e la capitale del Piemonte, ma potè allargare oltre i confini della stessa Italia la propria attività economica, occupando un posto notevolissimo fra le città dell'Europa e del mondo, si deve in modo particolare alla fortunata sua posizione rispetto ai passi alpini. È però da notarsi che le Alpi Piemontesi, le quali formano un semicerchio abbastanza regolare lungo sulla linea di cresta 500 Km. e con una corda di 200 Km., sono molto ripide e scoscese verso il Piemonte. L'altezza media dei passi più frequentati,

(1) RATZEL, *Anthropogeog.*, II, 494.

che corrono nelle intaccature più profonde della cresta, è di 2000 m.; le cime più alte si approssimano ai 4000 m. e talvolta li superano. Questo spartiacque così elevato non dista in media più di 45 Km. dal margine della pianura, il quale supera di poco la quota di 250 m.

La ripidità è ancora aumentata dalla circostanza che parecchie delle cime maggiori stanno fra lo spartiacque principale e la pianura, cosicchè giacciono completamente in territorio italiano; così avviene per il Gran Paradiso, e in minore misura per lo stesso Monviso. A ciò si deve se dal Rocciamelone alla Grande Sassière la cresta di confine scende di qualche poco al disotto di 3000 m. soltanto al colle della Galisia (2997 m.) e nessun passo, che non attraversi un ghiacciaio, si apre in fondo alle valli di Lanzo e dell'Orco; e, nello stesso modo, se a sud del Monginevro non si hanno altri passi facilmente transitabili sino al col de Larche (2000 m.) in fondo alla valle della Stura di Demonte.

Torino si trova fortunatamente allo sbocco di una delle depressioni maggiori, il Monginevro (1854 m.), a cui corrisponde una delle maggiori valli piemontesi, quella della Dora Riparia. I passi alpini che sboccano in questa valle (Monginevro e Cenisio) sono i soli che obblighino, in modo assoluto, chi vi transita a passare per Torino (1).

Dopo il Monginevro una delle depressioni maggiori delle Alpi Piemontesi è quella del Piccolo San Bernardo (2188 m.) a cui corrisponde l'ampia valle della Dora Baltea nel versante italiano, e, nel versante francese, il grande avvallamento seguito dalle acque dell'Arly, dell'Isère e del Drac, che separa le Alpi calcari della Savoia e del Delfinato dalla zona del Monte Bianco, e al quale si giunge con più breve cammino per le vie del Moncenisio e del Fréjus. Il Piccolo San Bernardo non può perciò attualmente competere con queste, e, rispetto al commercio internazionale, è sceso al grado di strada secondaria, mentre nei tempi passati fu il più saldo vincolo fra i domini cisalpini e transalpini della Casa Sabauda, ed ebbe pure una notevole importanza nell'epoca romana.

Ciò che rispetto alla valle di Aosta è il Piccolo San Bernardo nelle Alpi Graie, è il Gran San Bernardo (2467 m.) nelle Alpi

(1) Nissen, *Ital. Landesk*, I, 157. — A. Pelloux, *La Valle d'Aosta* in *Rivista Militare Italiana*, 1901, p. 298.

Pennine. Però, mentre dalla valle dell'Arve si giunge al Piccolo San Bernardo soltanto con un giro lungo, tortuoso ed accidentato, l'accesso al Gran San Bernardo dalla valle del Rodano per Martigny e la valle secondaria della Drame è diretto; perciò il passo è sempre molto praticato malgrado non sia ancora carrozzabile (1).

Le strade, però. che sboccano nella valle di Aosta e quindi a Ivrea, specialmente ora che il Piemonte non forma più uno Stato a sè, più che a Torino tendono a volgersi direttamente verso Genova e verso Milano. Si è per questo che Torino non vede troppo di buon occhio il progetto di un traforo del Monte Bianco destinato a mettere in più diretta comunicazione Aosta con Ginevra (2).

I passi attraverso le Alpi Marittime, sia per la loro natura, sia per la concorrenza della più facile strada, che corre lungo la costa ligure e provenzale. non ebbero, anche nei tempi passati, che un'importanza locale.

Si può dunque concludere, che se tutti indistintamente i passi delle Alpi occidentali hanno concorso allo sviluppo di Torino, quelli del Monginevro, del Cenisio e poi il traforo del Fréjus vi ebbero una parte preponderante, essendo i soli che sboccano in quella valle di Susa che si apre nella pianura piemontese proprio di fronte a Torino.

Più fortunata è, sotto questo rispetto, la posizione di Milano, verso la quale converge un numero ben maggiore che non verso Torino di strade alpine, che si uniscono poi alla grande strada che percorre in senso longitudinale la pianura padana da ovest ad est. La convergenza a Torino di tutte le strade che, attraversano le Alpi Piemontesi, è resa più difficile dalla presenza delle Colline del Po, e dalla posizione di Torino a pochi chilometri di distanza dal piede delle Alpi. Gli effetti di questo difetto della posizione geografica di Torino non si fecero molto sentire sino a che questa

(1) Fischer T., *La penisola italiana*, p. 147 e 178.

(2) Cfr. Lavini G., *Pro Cenisio*, Conferenza tenuta il 14 maggio 1907 nel teatro « Scribe » di Torino. Regis D., *Progetto di una ferrovia da Torino a Martigny*, Torino, Eredi Botta, 1905. Regis D., *Per la scelta di un progetto di ferrovia da Torino a Martigny* (Atti della Società Ingegneri e Architetti di Torino, 1906); — *I valichi del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo per Torino* (Ibid., 1907); — *La succursale del Fréjus* (Ibid., 1907); — *I valichi del Piccolo San Bernardo e il valico del Moncenisio* ecc. (Ibid., 1908).

città fu capitale del Piemonte e la sua forza di attrazione fu aumentata da fattori storici molto potenti: ora le cose sono mutate e, come dissi, Torino, per ciò che riguarda le sue comunicazioni coi paesi d'oltr'alpe, deve riporre tutta la sua speranza nei possibili miglioramenti della via del Cenisio.

« L'ostacolo, che alla viabilità ed ai trasporti, osserva lo Schaeffle, oppongono i così detti confini naturali — catene di montagne, deserti, grandi mari uniti o inaccessihli ancora alla navigazione — è di una importanza decisiva per la delimitazione esterna di un tratto territoriale di stanziamento. D'altro canto, la viabilità naturale, che è determinata specialmente dalla convergenza delle valli e dalla rete dei corsi di acqua navigabile, è condizione necessaria, perchè un paese possa, entro i suoi confini naturali, giungere presto ad un intimo e compatto collegamento di tutte le sue parti... Quanto migliori sono i confini naturali, quanto migliori sono le vie interne di collegamento delle varie parti, e tanto più presto, tanto più tipicamente e durevolmente il territorio si foggerà a stato » (1). Questo si verificò appunto, come vedremo, per il Piemonte, con grande beneficio della città destinata dalla sua posizione geografica ad esserne la capitale, e con grande beneficio pure dell'Italia, poichè, grazie ai suoi ottimi confini naturali, la nostra regione potè, meglio di ogni altra regione della penisola, conservare la propria indipendenza.

La posizione geografica di Torino è, malgrado alcuni piccoli difetti, la migliore che si possa desiderare, data la morfologia della regione piemontese; e questa felice posizione darà, anche in avvenire, frutti tanto più abbondanti quanto maggiore sarà l'energia con cui gli abitanti sapranno sfruttarla. Che lo sviluppo di Torino non si debba a fattori storici transitori, ma ai fattori geografici che abbiamo brevemente indicati, è dimostrato dal fatto che, anche quando Torino cessò di essere il centro politico dello Stato piemontese, essa continuò a progredire. Se domani, invece, la Spagna fosse smembrata e Madrid cessasse di esserne la capitale, in breve tempo questa città decadrebbe e si ridurrebbe ad essere una misera città di provincia, com'era prima che l'unità politica della Spagna fosse un fatto compiuto. Venezia, Piacenza, Ferrara, Urbino ebbero pochi secoli fa un'importanza ben maggiore

---

(1) SCHAEFFLE, *Struttura del corpo sociale* (Biblioteca dell'Economista, serie III, vol, 7, II, 158).

di Torino; ma cessata nell'Italia quella particolare situazione politica a cui dovevano la loro fortuna, decaddero e più non si rialzarono. Torino, invece, non può andare soggetta a questi sbalzi di fortuna, perchè essa non è una pianta di serra, che cresce e produce fiori e frutta solo quando un esperto giardiniere la mantiene nelle volute condizioni di calore e di umidità; ma è una pianta robusta, che ha radici profonde e salde nel terreno, sì che può sfidare serenamente i geli e le tempeste. Durante i mesi invernali perde le foglie: ma appena il sole primaverile scioglie le nevi, ecco che essa rivive con nuove foglie e nuovi fiori, allargando le radici e i rami frondosi sopra più vasto terreno.

Quanto più i confini politici dello Stato sabaudo si allargheranno tanto maggiore sarà lo sviluppo di Torino, come vedremo quanto prima; ma quando il regno di Sardegna lascierà il posto al regno d'Italia, Torino per la sua eccentricità, sarà obbligata a deporre la corona regale, accontentandosi di essere un grande centro commerciale e industriale, il centro naturale del Piemonte.

2. = SVILUPPO DI TORINO

Se i fattori geografici sono i più importanti per lo sviluppo di una città, non bisogna però dimenticare i fattori storici; perchè, come non basta per lo sviluppo di una pianta che essa si trovi in un terreno fertile, ma occorrono pure determinate condizioni di temperatura, di umidità, di luce, e, solo quando si verificano queste condizioni favorevoli, la fertilità del terreno si rende manifesta nel rigoglio della pianta, così i fattori geografici si manifestano in tutta la loro importanza solo quando il popolo, che abita la città, si trova in determinate condizioni di civiltà, e queste condizioni favorevoli si verificano pure nei paesi vicini.

A nulla vale, per esempio, che una città sia situata nel punto d'incrocio di parecchie ed importanti vie di commercio, se poi queste vie, per le ostilità dei paesi vicini, non possono servire al movimento commerciale. E che ciò sia vero, noi lo vedremo subito, dando uno sguardo alle condizioni del Piemonte e di Torino nelle diverse epoche storiche.

Poco o nulla noi sappiamo intorno alla città di Torino prima della conquista romana. Essa era la capitale del popolo dei *Taurisci* o *Taurini*, che abitava le valli della Dora, della Stura e dell'Orco sino alla confluenza di questi fiumi col Po, ed era perciò chiamata *Taurasia*. Quando Annibale, varcate le Alpi, pose il piede nella pianura piemontese trovò in Torino una fiera resistenza (218 a. C.). Polibio la dice città fortissima, e Livio aggiunge che, per fortuna di Annibale, i Taurini erano in questo tempo in lotta cogli Insubri (1). Divenuta colonia romana Torino fiorì sempre più sia per la pace, che regnava nel Piemonte e nell'Italia, sia per il continuo passaggio di eserciti romani e di mercanti diretti alla Gallia Transalpina o da quella in Italia, attraverso il Monginevro.

Dall'Italia alla Gallia, infatti, si accedeva oltre che per mare, per quattro grandi strade, che ci sono ben note per diverse fonti. La prima era la via marittima che da Luna, seguendo il mar Ligure, per *Genua*, *Vada Sabatia* (Savona-Vado), *Albingaunum* (Albenga) ed *Album Intemelium* (Ventimiglia) giungeva a *Nicea* (Nizza). La seconda, da *Placentia* (Piacenza) si spingeva a *Derthona* (Tortona) donde una biforcazione scendeva per *Libarna* (Serravalle Scrivia) su Genova, ed un'altra proseguiva per *Forum Fulvi* (Villa di Foro) ed *Hasta* (Asti) a *Carreo Potentia* (Chieri) e ad *Augusta Taurinorum* (Torino). Qui veniva pure a far capo un'altra strada, che da *Ticinum* (Pavia), risalendo la riva destra del Po, toccava *Laumellum* (Lomello), *Guttie* (Cozzo), *Rigomago* (Trino) e *Quadrata* (luogo distrutto presso la confluenza della Dora Baltea col Po). Da Torino la strada si dirigeva per la valle della Dora Riparia a *Segusio* (Susa), quindi ad una località chiamata concordemente *Ad Martem* (probabilmente Oulx), e finalmente, per *Gesdaone* (Cesana) arrivava al colle di *Matrona* (Monginevro), discendendo poi a *Brigantium* (Briançon) ed *Eborunum* (Embrun). L'ultima via, movendo pur essa da *Ticinum*, per *Novaria*, *Vercellae*, *Eporedia* (Ivrea) e *Victricium* (Verrès) portava ad *Augusta Praetoria* (Aosta), donde si sdoppiava verso due distinti valichi alpini, e cioè, per l'*Alpis Graja* (Piccolo San Bernardo), metteva capo a *Darantasia* (presso Moudon-en-Tharantaise); e

(1) Polib., III. 60; Liv. XXI, 39. Cfr. anche Promis, *Storia dell'antica Torino*, Torino, 1869 p. 30 e segg. Nissen, *Italische Landeskunde*, Berlin, 1902, II, 1. p. 163-165.

per l'*Alpis Paenina* (Gran San Bernardo) scendeva ad *Octodurum* (Martigny) (1).

Oltre che da queste strade principali, le Alpi erano attraversate da parecchie altre secondarie, come quelle per i colli di Altaretto, di Arnas, della Seigne ecc.; ma esse servivano più che altro per il commercio locale (2).

Per Torino, adunque, passavano due delle maggiori strade che percorrevano il Piemonte nell'epoca romana, quella che proveniva da Piacenza e l'altra che, movendo da Pavia, correva lungo la riva sinistra del Po. Essendo poi Torino unita ad Eporedia da una strada, è facile capire che nemmeno le vie commerciali che percorrevano la valle di Aosta sfuggivano del tutto all'attrazione della nostra città, la quale, come nota il Mommsen, era indubbiamente, dopo Milano, la più importante della Gallia Transpadana.

Nell'epoca romana Torino aveva la forma di un rettangolo lungo 760 metri da oriente a occidente, cioè dalla fronte occidentale del Castello all'attuale via della Consolata, e largo 700 metri da settentrione a mezzogiorno fra via Giulio e via Santa Teresa. La sua superficie era di circa 50 ettari, cioè 200 jugeri (3). È bene poi osservare, che il territorio su cui sorgeva la città era ben diverso dal presente. « Parallelo al Po, scrive il Promis, e da esso distante oltre un chilometro andava un ciglione elevato sul quale stava la città, e che già costituiva la sponda sinistra

(1) Cfr. l'importante studio del prof. Giuseppe Barelli, *Le vie del Commercio fra l'Italia e la Francia nel Medioevo* in *Bollettino della Società Storica Subalpina* diretto dal prof. F. Gabotto, 1906, p. 4 dell'estr. Per l'identificazione di questi altri nomi di luogo dell'epoca romana del Piemonte e in generale per la topografia dell'Italia occidentale all'epoca romana cfr. Gabotto F., *I municipi romani dell'Italia occidentale alla morte di Teodosio il Grande*, Biblioteca della Società Storica Subalpina, vol. XXXII, 237 e segg., Pinerolo, 1906. – Baretti M., *Geologia della Provincia di Torino*, Torino, 1893, p. 433 e segg. Il Baretti ritiene che, il passo del Cenisio fosse frequentato nell'epoca romana, quantunque ciò non risulti da alcuna fonte storica.

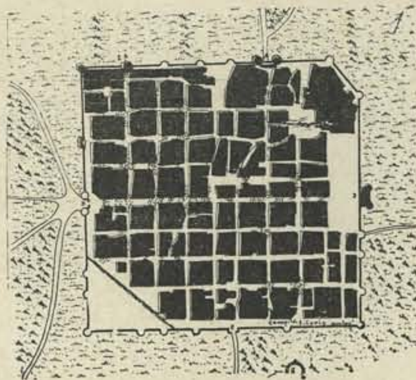
(2) Vaccarone, L., *Le vie delle Alpi Cozie, Graie e Pennine negli antichi tempi* in *Boll. del Club Alpino Italiano*, 1880, vol. XIV, n. 41, p. 8 e segg. Cfr. anche Vaccarone L., *I valichi del Ducato di Aosta nel secolo XVII*, Ibid. 1881, vol. XV, n. 16, p. 181. Allais E., *Le Alpi occidentali nell'antichità*, Torino, 1881, p. 95 e segg. Perreau I., *Epopée des Alpes*, Paris, 1903, p. 124.

(3) Promis, *Op. cit.*, p. 164. Nissen, *Ital. Landeskunde*, II, 2, p. 166.

dell'alveo primitivo. Estollevasi il ciglione di circa sei metri dalla campagna (come appariva dai fossi del castello) e di m. 25 nelle magre del Po.

« Volgeva e volge l'anzidetto ciglione da mattino a notte, comandando una bassura tra Po e Dora, non guari elevata su questa, e che, nelle piene, convertivasi in vasto lago, non essendo allora derivati dalla Dora i trenta canali, che ora di tanto ne assottigliano le acque; alla foce di Stura in Po è formata anche oggi la sponda destra, come il ciglione di Torino e da parer opera non della natura, ma dell'arte. Prolungavasi quel ciglione, in gran parte tutto visibile, dal Garittone dei fiori sino alla Pellerina ed oltre, limitando a tramontana quella bassura ritenente nel medioevo i nomi di Vanchiglia, Valbruna e Valdocco. Formava il ciglione a N-E. un capo tagliato lungo circa 200 metri, così che più tardi la cinta romana dovette seguire un andamento parallelo non torcendo in quel luogo ad angolo retto » (1).

La presente via Garibaldi (Dora Grossa) era il *Decumanus maximus* e divideva la città in due parti quasi eguali: la direzione del *Cardo maximus* è anche oggi indicata dalla Porta Palatina. Si entrava nella colonia per quattro porte situate alle estremità del *Decumanus maximus* e del *Cardo maximus:* la *Porta Decumana* od orientale di cui rimangono ancora le torri e i resti dei quattro fornici rinchiusi nel Palazzo Madama detto una volta il Castello; la *Porta Praetoria*, detta poi *Segusina*, della quale non mancano avanzi sepolti sotto l'incrocio di via Garibaldi e corso Siccardi; la *Porta principalis sinistra*, detta poi *Porta Marmorea* i cui resti si trovano nel sottosuolo di via S. Teresa dirimpetto alla via Arsenale; la *Principalis dextera*, detta poi Porta Palatina, che ancora esiste (2).



Torino nell'epoca romana.

(1) Promis, *Op. cit.*, pag. 35.

(2) P. Buscalioni. — *La* « Porta principalis dextera » *di Torino detta attualmente Porta Palatina*, in « Pro Torino » 1903 n. 2, p. 4.

Fino al secolo decimosesto la città di Torino non oltrepassò questi limiti.

Colla caduta dell'Impero Romano vennero a mancare le condizioni di ambiente più necessarie per lo sviluppo del commercio. Una serie interminabile di guerre, di invasioni, di saccheggi rese sempre più misere e più scarse le popolazioni del Piemonte e dei paesi vicini, e la mancanza di unità politica distrusse ogni movimento commerciale un po' ampio tra l'Italia e la Gallia. Le Alpi non sono più valicate da eserciti romani bene ordinati e disciplinati, o da lunghe carovane di mercanti, ma solo da eserciti barbari che tutto saccheggiano e distruggono. Tuttavia, anche durante i primi secoli del medioevo, Torino ebbe una notevole importanza, se non sotto l'aspetto commerciale, almeno sotto l'aspetto politico e militare. Ben poco sappiamo delle vicende di Torino durante il dominio dei Goti; ma sotto i Longobardi i duchi torinesi rappresentano una parte non secondaria nella storia dell'Italia; e ciò induce a credere che la nostra città, sia per la sua importanza intrinseca, sia per la sua posizione, godesse di un posto privilegiato nell'Italia settentrionale.

Troppo di breve durata fu l'unità politica dell'Europa centrale ed occidentale sotto Carlomagno e i suoi primi successori. Ben presto i conti e i marchesi ebbero, ciascuno nel proprio feudo, un'indipendenza quasi assoluta, e così il Piemonte fu diviso in molte piccole signorie il più delle volte in lotta fra loro (1).

Nè le condizioni del nostro paese si modificarono col sorgere in alcune città del reggimento comunale. Come erano stati in lotta i conti e i marchesi, così si combatterono i comuni fra di loro o furono in lotta con i signori feudali.

In questa epoca storica Torino perdette quasi tutti i benefici che le provenivano dalla sua fortunata posizione centrale, e non ebbe quasi più alcuna influenza sulle altre città del Piemonte. « La molteplicità dei centri di azione in breve tratto di paese disseminati, scrive il Cibrario, non retti da un legame comune, ma da opposti interessi condotti a nuocersi scambievolmente, è la qualità distintiva del medioevo. Non vi era un potere comune, il quale, superiore di autorità e di forza, ad ogni altro comandasse, la giustizia e la pubblica pace promuovesse con regole

---

(1) Cfr. Sombart, *Die Entstehung der Städte im Mittelalter*, in *Rivista di Scienza*, 1907, III, p. 171.

uniformi » (1). E quasi ciò non bastasse si moltiplicarono i dazi, i pedaggi, le tasse di mercati e di vendita; il più feroce protezionismo caratterizza l'epoca dei Comuni e delle Signorie.

Mi preme qui ricordare un fatto storico che ebbe una grande influenza sull'avvenire di Torino, del Piemonte e dell'Italia intera: l'acquisto della contea di Aosta da parte di Umberto Biancamano e il matrimonio di Oddone di Savoia con Adelaide di Torino pongono nelle mani di una sola famiglia i valichi del Grande e del Piccolo San Bernardo e quello del Moncenisio, che incomincia ad essere più frequentato dai tempi di Lodovico il Bonario, il fondatore dell'Ospizio del Moncenisio (2).

In questo modo il passaggio delle Alpi venne ad essere di molto facilitato; ma purtroppo il commercio ebbe a incontrare ostacoli gravissimi nella sottostante pianura piemontese, ove coll'inizio del secolo XII l'evoluzione storica ci presenta ormai costituita la poliarchia comunale. Come ben nota il Gabotto, nell'espansione territoriale dei Comuni italiani non bisogna vedere solo una questione di pane, ma una questione assai più complessa di interessi convergenti e divergenti, e tra questi non tiene per certo l'ultimo luogo il vantaggio, e spesso il bisogno imperioso, di assicurare le vie di commercio di importazione di esportazione e di transito colla conquista dei punti, per così dire strategici delle vie medesime (3).

Fiorivano in questo tempo le celebri fiere di Champagne a cui non concorrevano solo mercanti di Firenze, di Siena, di Milano e di altre città della valle del Po (4); ma bensì ancora di Genova e di quella parte della Lombardia, che allora appunto incominciava a denominarsi Piemonte, e specialmente Asti e Alba:

---

(1) CIBRARIO, *Della Economia politica nel medioevo*, Torino, 1849, p. 9.

(2) GABOTTO, *L'abazia e il Comune di Pinerolo e la riscossa sabauda in Piemonte*, Bibl. della Società Storica Subalpina, vol. I, Pinerolo. 1899, pag. 94.

(3) GABOTTO, *Le origini signorili del Comune*, in Boll. Storico-bibliografico Subalpino, VIII, Torino, 1892, p. 145. Per altre notizie sulla storia del commercio in Piemonte cfr. lo studio già citato del BARELLI, *Le vie del commercio* ecc., p. 10 e segg. dell'estr.

(4) PITOU, *Les Lombards en France et à Paris*, Paris, 1891. — SCHULTE, *Geschichte des Mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Leipzig, 1900, l. III. — SCHAUBE, *Handelsgeschichte der Römanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, München, 1906, p. 91 e speciamente il c. 25 (Handel der Italiener mit dem mittleren und nördlichen Frankreich).

così quel commercio fra l'Italia e la Francia, di cui la Lombardia e sopratutto il Piemonte, tenevano le chiavi torna a rivivere e a prosperare sempre più. Molte erano le strade che percorrevano il Piemonte in questi tempi; ma la principale era certamente quella che per Val Polcevera, il Giovo e Val Scrivia, toccando Alessandria, si dirigeva verso Torino e le Alpi. A questa si innestava ad Alessandria la strada che proveniva da Tortona, recando il movimento commerciale della regione emiliana ed anche della Toscana.

Uscendo dal territorio di Asti, la così detta strada di Genova doveva attraversare quello di Biandrate, per arrivare a Chieri comune amico ed alleato di Asti, nella lotta contro il Barbarossa e poi contro i Signori di Biandrate. Da Chieri si procedeva verso i monti per due vie. L'una, attraverso la collina, passava per la stretta di Montosolo e metteva a Torino; l'altra portava a Testona, passava il Po sopra il ponte dei Templari, e si biforcava dirigendosi da una parte direttamente su Rivoli, dall'altra su Torino, mentre un terzo tronco portava a Pinerolo. Si comprende come il Comune di Torino dovesse fare ogni sforzo per indurre i mercanti a passare per la città, anzichè procedere direttamente verso Rivoli. Statuti del secolo XIV, ma che riproducono certamente disposizioni più antiche, stabilivano che tutti i carichi di merci provenienti dalla Francia e transitanti per Torino, fossero poi indirizzati per la « strada di Genova », o per la « strada di Lombardia », dovessero entrare per porta Segusina ed uscire per una delle altre porte; nello stesso modo le merci che giungevano « *per stratam astensem vel vercellensem* » che è quanto dire per la « strada di Genova » e per la « strada di Lombardia » ora accennate, entrassero per porta Fibellona, Palatina o Nuova, ma uscissero per porta Segusina (1).

Questo passo degli Statuti torinesi ci fa noto, tra l'altro, che la via di Susa era percorsa anche dai mercanti, che dalla Lombardia volevano recarsi in Francia, e che quindi nel medioevo questa via era molto più frequentata di quelle che mettevano capo alla valle di Aosta. Questa constatazione è per noi di grande importanza.

Non posso qui ricordare tutte le lotte che nella prima metà del secolo XIII si combatterono in Piemonte per causa del possesso

(1) *Mon. hist. pat.*, *Leges mun.* I, 627.

delle strade commerciali, oltre che per altre cause d'indole politica: mi accontento solo di accennare ad un episodio della lotta combattuta da Torino, che faceva parte della seconda Lega Lombarda, contro il conte Tommaso I di Savoia che, parteggiando per Federico II, aveva saputo estendere di molto il proprio dominio nelle terre piemontesi.

Il 13 luglio 1228 i comuni di Torino, Pinerolo e Testona e i signori di Piossasco, Bagnole e Barge conchiusero un trattato con Andrea conte Delfino di Vienna e di Albon, per il quale quest'ultimo si obbligava ad interdire il transito ai Genovesi, Astigiani e Chieresi ed in genere a tutti gli avversari della Lega, tranne che passassero per Torino, Pinerolo, e Testona. Oltre Pinerolo la strada doveva proseguire per Val Chisone, attraversando lo Stato Delfinasco « *donec stratae Lombardiae rediganttur in pristinam formam* » (1). Dal canto loro gli alleati subalpini si impegnavano a interdire ogni commercio ed ogni somministrazione di vettovaglie al Conte di Savoia e a' suoi seguaci, tostochè ne fossero richiesti dal Delfino. Uno dei primi effetti di questo trattato fra la distruzione di Testona per opera dei Chieresi. I Testonesi trasportarono il centro del comune in sito più forte e che meglio dominasse il passaggio del Po, costruendo una nuova villa intorno al piccolo castello di Moncalieri (2). La pace tra il Conte di Savoia e Torino e i comuni alleati non tornò che nel 1235; dopo di che la via del Cenisio fu pienamente libera e fu abbandonata la via di Val Chisone per Pinerolo-Perosa-Fenestrelle e per il colle di Sestrières, che presentava ben maggiori difficoltà della via di Val di Susa e del Cenisio. Questo valico nel secolo XIII prese definitivamente il sopravvento su quello del Monginevro.

* * *

Coll'inizio del secolo XIV l'epoca comunale tramonta nella regione subalpina, nella quale a poco a poco la Casa di Savoia acquista sempre più largo dominio. « Non si può dire, scrive il

---

(1) GABOTTO, *Cart. di Pinerolo*, Bibl. della Società Storica Subalpina, vol. II. Pinerolo, 1899, p. 125, n. 24. Per questa ed altre questioni che interessano le strade commerciali del Piemonte cfr. BARELLI, *Op. cit.*, 58 e seguenti. — SCHAUBE A., *Handelsgeschichte der Römanischen Völker* ecc., p. 335 e segg.

(2) GABOTTO, *L'adesione Testona alla Lega Lombarda*, in *Ateneo Veneto*, 1894, p. 45 dell'estr. — CIBRARIO, *Storia di Chieri*, vol. I, pag. 135.

Barelli, che incominci proprio una età nuova nella storia del commercio; ma per quanto concerne la linea di comunicazione commerciale tra l'Italia e la Francia, la costituzione di grossi Stati intorno a cui si raggruppano, e crescono, frenati, gli avanzi del mondo feudale, produce un cambiamento notevole, anzi radicale. Scompaiono i piccoli impedimenti cagionati dalle guerre continue e dal frazionamento statale subalpino dei feudi precedenti, mentre la civiltà nuova della Rinascita, unitamente al trionfo del regime capitalistico nei grandi centri di produzione e di consumo, esercitano anche in questo campo il loro inevitabile influsso » (1).

Torino raccolse molto presto i frutti della migliorata condizione politica ed economica del Piemonte. Quanto più, infatti, il dominio e l'influenza della Casa di Savoia andava aumentando al di qua delle Alpi, tanto maggiore diveniva l'importanza di Torino, la quale fin dalla metà del secolo xv andava assumendo aspetto e dignità di vera capitale del Piemonte, quantunque i Duchi di Savoia risiedessero lungamente in altre città, essendo sede del Consiglio supremo di giustizia e dell'Università.

Il Consiglio di giustizia del Piemonte, che al tempo dei Principi di Acaia risiedeva d'ordinario a Pinerolo, era poi stato trasferito a Torino; ma di qui, per suggestione di cortigiani erasi trasferito a Moncalieri. La città di Torino nel 1449 ottenne, mediante il pagamento di duemila fiorini d'oro, di essere dichiarata sede perpetua del Consiglio di giustizia. Un fatto simile avvenne per l'Università, la quale, fondata in Torino nel 1404 da Lodovico Principe di Acaia, fu poco appresso trasferita a Chieri, quindi a Savigliano, ma finalmente nel 1436 fu restituita a Torino. Così questa città, che è geograficamente nel centro del Piemonte, venendosi a trovare a poco a poco anche nel centro del dominio Sabaudo, che dalle Alpi si andava lentamente estendendo nella pianura padana, veniva ad essere dichiarata sede di quelle istituzioni giuridiche e scientifiche, che sono una

---

(1) Barelli, *Op. cit.*, 74. « L' unione territoriale, dice lo Schaeffle, ha per effetto di fare continuamente sparire sedi di signori, castella e residenze. Questo andamento della evoluzione risponde compiutamente alla storia della selezione naturale, la quale dalle lotte per la sicurezza assurge alle lotte per la produzione, dalla guerra assurge all'accordo e alla concorrenza, dalle piccole comunità alle grandi ». *Op. cit.*, II, p. 136.

caratteristica delle capitali (1). Nè è stata solo la centralità ad indurre i Principi di Savoia a scegliere Torino, come capitale del del loro stato, ma specialmente la sua posizione allo sbocco della valle di Susa, per cui passava la principale strada che metteva in comunicazione i domini sabaudi situati in Piemonte con quelli situati al di là delle Alpi.

È poi da notarsi, che la scelta di Torino come capitale non si deve al capriccio di un principe, ma fu a poco a poco imposta dagli avvenimenti; segno chiarissimo, questo, della grande influenza esercitata dalla posizione geografica. La nostra città infatti nella seconda metà del secolo XIV non era certamente la più popolosa e ricca del Piemonte: nel 1377, essa aveva appena 4200 abitanti, mentre Chieri ne aveva 6665, Moncalieri 3856, Lanzo 3500, Cuneo 3265 nel 1363, Ivrea 5196, Vercelli, Mondovì ed Asti superavano certamente i 10.000 abitanti ecc. (2).

Queste cifre dimostrano chiaramente quanto le divisioni politiche del Piemonte, creando molti piccoli centri, e ostacolando lo sviluppo del commercio, diminuissero i benefici che Torino poteva trarre dalla sua posizione geografica. Lentissimo fu il progresso della città sino alla metà del secolo XVI, anzi fino al 1562, quando « *auspicium melioris aevi* ». Emanuele Filiberto potè rientrare solennemente nella capitale dei suoi Stati aviti (3), la

---

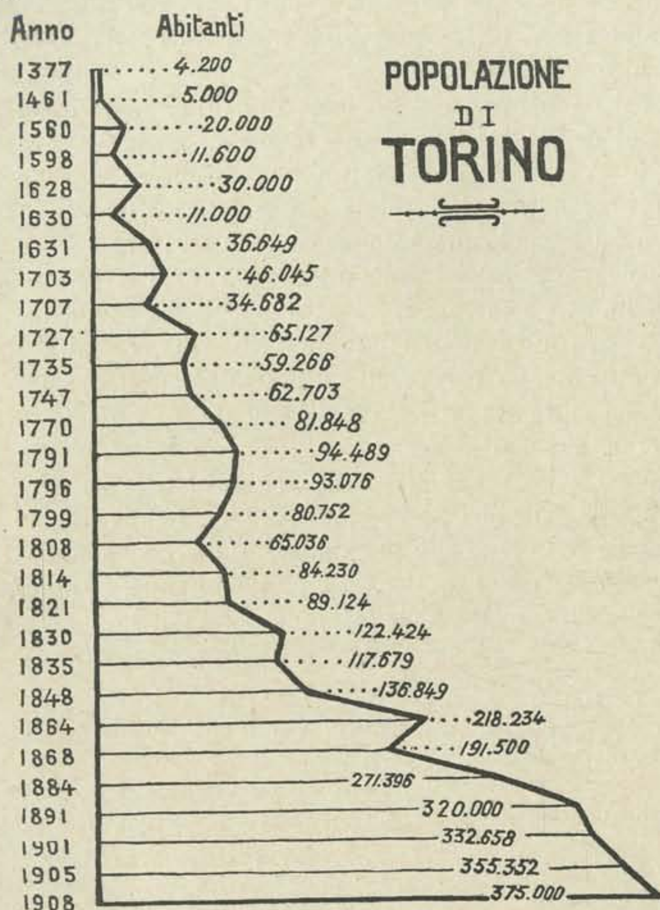
(1) Cfr. RATZEL, *Anthropogeog*, II, 505-509. — HASSERT, *Die Städte*, p. 45-47. — SCHAEFFER D., *Die politische und militärische Bedeutung der Grosstädt*, in *Die Grosstadt*, p. 231-282.

« Il periodo postmedioevale, scrive lo Schaeffle, è principalmente un periodo di integrazione di tutte le località a « territori » ossia sistemi coordinati di stanziamenti, il che, naturalmente, non impedisce la differenziazione rapida e progressiva dei centri urbani e rurali. A determinare questa reintegrazione ha potentemente concorso il principato assoluto col togliere di mezzo quei diritti signorili, che si incrociavano e si urtavano nello stesso territorio, e col dare opera in modo sistematico alla riabilità, senza la quale è impossibile un argomento unitario, una correlazione reciproca di tutte le singole località ». *Struttura del corpo sociale* (Biblioteca dell'economista, Torino, serie III, vol. I, pag. 156).

(2) PRATO C., *Censimenti e popolazione in Piemonte nei secoli XVI, XVII e XVII*, in *Rivista Italiana di Sociologia*, anno X, fasc. III-IV, Maggio-Agosto 1906, pp. 89-106 dell'estr.

(3) Andrea Minucci, arcivescovo di Zara, descrivendo il suo viaggio da Venezia a Torino compiuto nel 1549, così parla di Torino: « Non è la città molto grande, ma molto bella; è popolosissima e abbondantissima di

quale ben presto comincia a progredire, mentre le altre città del Piemonte o non crebbero con eguale rapidità o rimasero stazionarie.



tutto ciò che fa bisogno ad una città: ha forma quadrata ed ha in ogni angolo un gran baluardo..... Nella città sono belle strade e buoni casamenti. Vi è da un lato un castello antico dove si conservano le munizioni con una bella e spaziosa piazza innanzi, che si chiama piazza del Castello; ve n'è un'altra ove sta la guardia e vi si fa il mercato e certo è bel vedere, tra tanti soldati forestieri, essere la piazza così piena di cose venali, dove uomini e donne vendono e comprano secondo il loro bisogno senza uno strepito al mondo... » *Descrizione di un viaggio fatto nel 1549 da Venezia a Parigi* di ANDREA MINUCCI, arcivescovo di Zara, con cenni biografici ed annotazioni dell'Ab. JACOPO BERNARDI, in *Miscellanea di Storia Italiana*, Vol. I, p. 75.

Torino nel 1571 aveva 14.244 abitanti, nel 1612 24.410; mentre Chieri negli stessi anni non ha che 9511 e 10.710 abitanti; Moncalieri 4576 e 5141; Vercelli 8645 e 10.257; Saluzzo 5581, Pinerolo 8145, Mondovì 10.913 nel 1612; Ivrea 3031 nel 1571 e 4467 nel 1612; Cuneo 6154 e 10.566; Biella 5847 e 7101; Asti 8339 e 9592 ecc. (1).

Nella curva della popolazione di Torino noi troviamo d'ora innanzi compendiata la storia non della sola nostra città, ma di tutto il Piemonte. Basta, per persuadersene, dare un'occhiata all'annesso diagramma in cui è graficamente rappresentato lo sviluppo della popolazione di Torino durante gli ultimi cinque secoli. Nel 1630 la popolazione della nostra città, per la ben nota pestilenza che infierì in tutta l'Italia, scende a 11 mila abitanti. Una nuova diminuzione di abitanti, rispetto agli anni precedenti, si nota nel 1707, a causa del grave assedio che Torino dovette sostenere nel 1706. Sotto Carlo Emanuele III, dopo varie oscillazioni dovute sempre a ragioni militari (1735, abitanti 59.266; 1741, ab. 71.096; 1746, ab. 63.032; 1747, ab. 62.703) abbiamo alla fine del 1775, 81.848 ab. (83.175 nel 1772). Anche il periodo dell'ultima occupazione francese e delle guerre napoleoniche non fu favorevole a Torino, la cui popolazione scende a 65.036 ab. nel 1808.

Ho detto poco innanzi che la posizione geografica è per una città, ciò che è il suolo per una pianta; ma che, come questa ha pure bisogno per il suo sviluppo di speciali condizioni di clima, così la città non prospera nè cresce in certe circostanze storiche. Le cifre sopra riportate lo dimostrano chiaramente: Torino vede la propria popolazione diminuire non solo per le epidemie, ma anche durante le guerre e le occupazioni straniere. La pianta per crescere ha bisogno di calore e luce, e la città, di pace e di libertà.

Lo spazio è l'ultima e più generale condizione dell'essere, dice il Ratzel, parlando in generale della distribuzione e della diffusione della vita sulla superficie terrestre (2). Anche la città

(1) Prato G., *Censimenti e popolazione del Piemonte ecc.* loc. cit.

(2) Ratzel, *Anthropogeog.* I!, XXII: « Das Dasein hängt am Raum und insofern ist die Verwechslung begreiflich: der Raum ist di letzte, allgemeinste Daseinsbedingung etc. ». Cfr. quanto il grande geografo e sociologo tedesco dice poco appresso sullo Spazio e sul Tempo e sulla Lotta per lo Spazio, pp. XXX-XXXVI.

lotta, come ogni altro organismo vivente, per lo spazio nel tempo; e difatti noi vedemmo Torino crescere o diminuire secondo che maggiore o minore era la parte del Piemonte e dei paesi vicini sulla quale poteva far sentire la propria influenza; e per la stessa ragione essa cominciò a progredire rapidamente quando, non solo di nome, ma di fatto divenne capitale dello Stato Sabaudo. È cosa poi naturalissima che, quanto più si estendevano i confini dello Stato Sabaudo, tanto maggiore fosse l'importanza e la prosperità della capitale, perchè maggiore era lo spazio su cui più direttamente poteva far sentire l'influenza sua, non solo politica, ma anche economica.

« Cosa importantissima, scriveva già il Botero, per recare grandezza ad un luogo è il dominio, conciossiachè questa porta seco dipendenza, e la dipendenza concorso e il concorso grandezza. Nelle città che hanno signoria e principato sopra l'altre, si riducono, con diverse arti, le ricchezze pubbliche e le facoltà private. Quivi concorrono gli ambasciatori di principi, e gli agenti dei comuni, quivi si agitano le cause di più importanza e criminali e civili e le appellazioni qui si devolgono; quivi si trattano da uomini di qualità le faccende ed i negotii delle comunità o de' personaggi: l'entrate dello Stato vi si raccolgono e vi si spendono: i principali e più facoltosi cittadini delle altre terre cercano d'allignarvi e di fermarvi il piede. Da tutte queste cause ne segue l'abbondanza del denaro, esca efficacissima per tirare e far correre da lontanissimi paesi i mercatanti e gli artefici e la gente di travaglio e di servitio d'ogni sorte. Così la città cresce a mano a mano di magnificenza e di moltitudine d'huomini e di dovizia d'ogni cosa, e cresce a proportione del dominio » (1).

Abbiamo già visto l'aumento della popolazione di Torino: conviene che ora brevissimamente esaminiamo le successive modificazioni della pianta. La città mantenne intatta la sua forma quadrata, che data, come vedemmo, dall'epoca romana, fino al tempo di Emanuele Filiberto, il quale fece costruire, all'angolo

---

(1) Botero G., *Della ragion di stato, l. X*, ecc., p. 339. Il Botero parla in seguito della « residenza della nobiltà » e « della residenza del principe » come causa di importanza delle città, p. 340 e 342 e segg.; e nota tra l'altro che le città d'Italia sono, d'ordinario, più grandi delle città di Francia, perchè in Italia i gentiluomini abitano nelle città e in Francia nei loro castelli.

sud-est della città. la Cittadella su disegni di Francesco Paciotto da Urbino (1564). Carlo Emanuele I ampliò la città verso sud, costruendo a qualche distanza dalle mura dieci isole nello spazio compreso fra il mercato della legna e l'isolato della Madonna degli Angeli, e rinchiuse quell'ingrandimento con una zona di cinque bastioni, lasciando in piedi internamente il muro vecchio.



Torino sotto Amedeo VIII.

Oltre alle antiche porte, che da quel lato davano accesso dalla città vecchia alla città nuova furono aperte in mezzo alle isole che si alzavano a mezzodì di piazza Castello, una via ed una porta che si chiamarono via Nuova e porta Nuova. Ai tempi della reggente Cristina, distrutto il vecchio muro di cinta la città antica fu unita ai nuovi isolati mediante la splendida Piazza San Carlo (1).

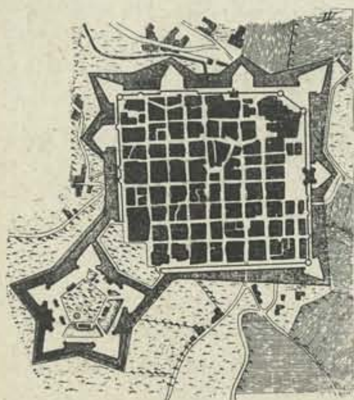


Torino sotto Carlo III.

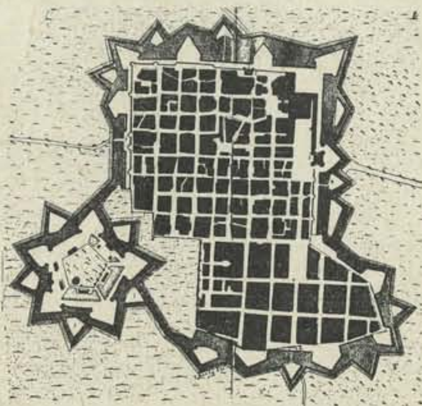
Nella breve pianura che si estendeva tra la porta del Castello o Fibellona e il Po da tempo erano sorte delle case spesso distrutte, per ragione di offesa o di difesa, durante le molte guerre combattutesi in Piemonte nel secolo XVI e XVII. Carlo Emanuele II comprese il borgo di Po nel nuovo giro delle mura e delle fortificazioni, così che il Castello, che prima era l'estremo limite, verso oriente

(1) Grandi privilegi furono concessi a tutti quelli che fabbricarono case verso Porta Nuova e verso il Po. Borelli G. B., *Editti antichi e nuovi dei Sovrani, Principi di Real Casa di Savoia* (Arch. Municipale, Sala D, armadio VI, p. 927). Sulla pianta di Torino nelle diverse epoche, cfr. Paroletti M., *Turin et ses curiosités*, Turin, 1819, p. 417 e segg.

della città, ne diventò quasi il centro; iniziò la grandiosa via Po co' suoi caratteristici portici, ed aprì la via della Zecca. La via Po non fu terminata che dopo il 1718.



Torino al tempo di Eman. Filiberto.



Torino al tempo di Cristina di Francia.

Sotto il regno di Carlo Emanuele II e nella reggenza di madama reale Maria Giovanna Battista, s'andarono fabbricando gli isolati che sono a mezzodì di via Po fino alla passeggiata dei Ripari, e anche la bella piazza Carlina ora Cavour (1678). Questi nuovi fabbricati furono chiusi entro la città mediante sei nuovi bastioni, un mezzo bastione ed altre opere esteriori.

Vittorio Amedeo II accrebbe Torino di 18 nuovi isolati verso ponente. Si abbatterono varie case per formare la piazza di porta Susina (già Piazza Paesana ora Savoia). Nel 1719 orano già costruiti su disegno del celebre architetto Juvara i due bei quartieri all'estremità del nuovo ingrandimento, che veniva chiuso con due bastioni ed un mezzo bastione che dalla chiesa della Consolata si protendevano alla Cittadella. Fino quasi al regno di Carlo Felice il perimetro della città non subì alcuna variazione. Con r. editto del 27 giugno 1736 Carlo Emanuele II ordinò il rettilineamento e l'abbellimento di via Dora Grossa (via Garibaldi). Nell'editto si dice tra l'altro che le « fabbriche di questa contrada dovranno essere disposte *secondo il tipo che sarà esposto pubblicamente nell'offizio del Vicariato della città*, dichiarando

però, che eccettuatone l'allineamento e l'uguaglianza dell'altezza ivi prescritti, potrà ciascuno fabbricare a suo piacimento » (1).



Torino sotto Carlo Emanuele II.

I Francesi che occuparono Torino dal 1807 al 1814 abbatterono le mura, lasciando in piedi solo il bastione che sosteneva il giardino reale ed il baluardo che circondava la città da levante a mezzodì. Ma i lavori di spianamento furono continuati sotto il regno di Vittorio Emanuele I, il che permise di formare tutt'intorno alla città i larghi e ombrosi viali, che, come ben dice il Cibrario, sono, non meno dei portici, una prerogativa della sola Torino (1818). Durante il regno di Carlo Felice sorse la grandiosa piazza Vittorio Emanuele I; a mezzodì si aggiunsero i due nuovi isolati della via di Porta Nuova (ora via Roma), si formò così la piazza Carlo Felice e si cominciarono i primi isolati dell'attuale corso Vittorio Emanuele II. Al regno di Carlo Alberto si deve un nuovo ingrandimento della città, essendosi allora costruito il così detto Borgo Nuovo nell'angolo compreso fra il Po e il corso Vittorio Emanuele II (2).

---

(1) *Provvedimenti edilizi 1566-1892*, Torino, 1893, p. 21.

(2) Cibrario L., *Storia di Torino*, Torino, 1846, Vol. II, p. 34-43. Cfr. anche il lavoretto scolastico della signorina L. Fusani, *La città di Torino e i suoi successivi ingrandimenti* in *L'opinione geografica* diretta dal Prof. Pietro Sensini, Firenze, 1905, N. 1, p. 3-9. Colgo l'occasione per ringraziare la prof. Fusani che mi volle cortesemente concedere l'uso delle incisioni, che illustrano il lavoro sopracitato. Altre incisioni mi furono favorite dalla benemerita associazione « Pro Torino », che qui ringrazio. — Sullo sviluppo di Torino nei primi anni del regno di Vittorio Emanuele II, cfr. Casalis, *Dizionario geografico degli Stati Sardi*, vol. I,



La costruzione o meglio l'architettura di una città, dice lo Hassert, è un risultato della storia e della sua posizione geografica, della sua antichità, della sua grandezza e dell'indole degli abitanti; e nel suo aspetto esteriore una città porta impresse le caratteristiche di una regione presa nel suo complesso (1). Volendo in poche parole definire la città di Torino, per ciò che riguarda la sua pianta e la sua architettura, noi diremo che essa è una città di pianura avente per nocciolo la pianta quasi geometrica di una colonia romana ingranditasi solo nell'epoca moderna. Essa, quindi, non ha trovato nell'estendersi serie difficoltà, tanto più che i fiumi tra i quali si trova, e specialmente la Dora, non sono molto grandi. Verso sud-est alle difficoltà presentate dal Po si aggiungono quelle delle colline, e da questa parte la città si estende piuttosto lentamente e più che altro sotto forma di villini. Neppure molto rapido è stato l'accrescimento dell'abitato di Torino verso nord-est a causa dell'avallamento presentato dalla Dora: è questo il punto più basso della città, come altrove ho accennato, e la regione della Dora è divenuta, ora, il centro della grande industria torinese, la quale trova nelle acque del fiume e dei canali da esso derivati un elemento necessario per la propria sussistenza.

La moderna Torino si sviluppò e si va sviluppando verso sud-ovest e verso ovest, tendendo da una parte ad unirsi a Rivoli e dall'altra a Moncalieri. L'accrescimento verso la barriera di Nizza, tra il Po e la ferrovia, ha preceduto quello verso la barriera di Francia, specialmente per la vicinanza delle ferrovie di Genova e Savona, ed anche per l'amenità del luogo. Le ultime costruzioni fuori della barriera di Nizza distano ora oltre 4000 metri dal centro della città (piazza Castello): e per questo si è iniziato un notevole sviluppo della città verso ovest, essendo nota

---

p. 236 della voce *Torino*. BOGGIO C., *Gli architetti Carlo ed Amedeo Castellamonte e lo sviluppo edilizio di Torino nel Sec. XVII*, Torino 1896. Carlo Castellamonte si occupò specialmente di costruzioni militari; il suo figlio Amedeo ebbe invece una parte notevole nello sviluppo edilizio di Torino nel sec. XVII (chiesa di S. Salvario, Palazzo Reale, Piazza S. Carlo, ecc.).

(1) K. HASSERT, *Die Städte*, p. 93.

la tendenza in tutte le città a mantenere la forma circolare (1). A dire il vero lo sviluppo dalla città da questa parte fu non poco ostacolato dal raccordo della ferrovia di Milano con quella di Genova, che rende in qualche punto non facili le comunicazioni.

Per ciò che riguarda i materiali con cui è costruita, Torino si deve dire una città di mattoni. Non mancano nei letti della Dora e della Stura le pietre, ma queste per la loro forma tondeggiante non si prestano a solide costruzioni. Anche la Porta Palatina, l'unico monumento romano un po' notevole che esista nella nostra città, è costruita con mattoni, donde si può dedurre che, fin dalla più remota antichità, questi sono stati la base dell'edilizia torinese. Rese più comode e facili le comunicazioni il granito ed altre pietre da costruzione cominciarono ad essere usate in Torino, ma sempre in via eccezionale per facciate di chiese o palazzi monumentali e per i basamenti delle case. Nella costruzione dei portici nelle vie moderne prevalgono ora le colonne di granito; ma nei secoli scorsi si usarono esclusivamente mattoni (piazza Castello, via Po). È inutile dire che ai materiali edilizi usati si deve in gran parte se Torino non si può dire una città monumentale, quantunque non manchino grandi edifici in mattoni di bella e severa apparenza, come i quartieri militari che sono al termine di via del Carmine (arch. Juvara, 1716), il palazzo dell'Accademia delle scienze, già collegio dei Nobili, costruito dai Gesuiti su disegno del P. Guarino Guarini nella seconda metà del secolo XVII, il vicino palazzo Carignano ecc. Tutti questi edifici, però, a causa del colore oscuro assunto dai materiali con cui sono costruiti, malgrado gli sforzi fatti dagli architetti per rompere l'uniformità delle linee con

---

(1) Il Kohl dimostra che la città dovrebbe assumere la figura di una pianta (con una ramificazione a forma di sfera in alto ed ai lati e con una ramificazione sotterranea a mo' di radici) se l'innalzamento verticale e l'estensione al disotto delle strade non presentassero ben presto resistenze maggiori di quelle che si incontrano nelle spese di trasporto, quando si estendano gli stanziamenti in senso orizzontale e superficiale. « La forma dell'estendimento, dice poi lo Schaeffle (*Op. cit.*, II, p. 133), anche nelle città rimane pur sempre la forma circolare, quella che è prefissa come forma fondamentale di tutto il corpo sociale ». Conviene però osservare che i progressi della tecnica, facilitando in mille modi le comunicazioni fra le diverse parti della città, permettono che questa si allontani, più spesso che nel passato, dalla forma circolare.

cornicioni, colonne ecc., hanno nel loro complesso aspetto eccessivamente severo e quasi pesante. Più eleganti dovevano essere le case medioevali, di cui si vede qua e là qualche resto, coi loro graziosi ornamenti di terracotta (1).

Dice il Nissen che Torino si può considerare come un modello di una città fortificata del tempo di Augusto (2). La città medioevale non uscì mai dai limiti della città romana e ne conservò perfettamente la pianta. Ingrandendosi poi nell'epoca moderna, Torino non trovò alcuna difficoltà nel territorio su cui sorge a continuare in linea retta le strade romane preesistenti e a costruirne delle altre parallele a queste. Non bastano però i fattori geografici a spiegare la straordinaria regolarità della pianta di Torino, il merito di questo fatto spetta in gran parte ai Principi Sabaudi. È cosa nota, infatti, che l'aumento edilizio della nostra città fu ordinato e curato in diversi tempi da qualche Duca o da qualche Re secondo un piano prestabilito. Quando i nuovi isolati erano costruiti si abbattevano le mura della città da quel lato e si costruivano nuovi bastioni. Solo così si potè mantenere il parallelismo delle strade; perchè se si fosse mantenuta l'antica cerchia delle mura, le strade dei nuovi quartieri, che sarebbero sorti presso le porte, avrebbero dovuto di necessità convergere verso queste, e così le strade avrebbero avuto una direzione radiale (3).

---

(1) Cfr. BLOCK I., *Ueber einige Reisen in Griechenland mit Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse sowie der Baumaterialien, insbesondere der Marmorarten Griechenlands im Vergleich mit denjenigen Deutschlands und einiger anderer Länder*, in *Sitz. der Niederrheinischen Ges. f. Natur. u. Heilkunde zu Bonn*, 1902. SCHLÜTER O., *Bemerkurgen zur Siedlungskunde* in *Geog. Zeitschrift*, 5, 1899, p. 81-84. COTTA B., *Deutschlands Boden*, II, p. 65-66, 160-162 (Ueber den ländlichen Baustil), p. 205-210 (Ueber den Einfluss der Verschiedenheit der Gesteine auf die Architektur). HASSERT, *Die Städte*, p. 123-133 (Das Baumaterial der Städte). NISSEN, *Italische Landeskunde*, II, 1, p. 165 ecc. In particolare sui materiali da costruzione usati in Torino v. SACCO, *Geologia applicata della città di Torino*, p. 125-159. — BRAYDA R., *La casa medioevale di via Giacomo Leopardi in Torino*, Atti della Soc. di Archeologia e Belle Arti per la prov. di Torino, VII, 1, p. 12-24.

(2) NISSEN, *Ital. Landesk*, II, 1, p. 266.

(3) Si veda, per es., la pianta di Soest (BAEDEKER, *Rheinlande*) e di Cracovia (BAEDEKER, *Österreich*) e quanto dice lo HASSERT, *Städte* p. 97 (Radiale und rechtwincklige Strassenanlage) specialmente a proposito delle città germaniche.

I Principi Sabaudi non si accontentarono di stabilire il piano regolatore; ma vollero che le case e le strade fossero costruite secondo un dato disegno. La così detta strada Nuova (ora via Roma) fu costruita nei primi anni del secolo XVII su disegni di Ascanio Vitozzi. Su disegno dell'architetto conte di Castellamonte sorse, ai tempi della reggente Maria Cristina, la splendida piazza San Carlo, che già il Gemelli diceva la più bella dell'Europa, dopo la Piazza San Marco; nei primi anni del secolo XVIII fu costruita via Po, ed al principio del XIX, come già dissi, la piazza Vittorio Emanuele I (1). Questo sistema seguito nei vari ingrandimenti di Torino ne spiega non solo la regolarità della pianta, ma anche la simmetria delle costruzioni, che è una delle più notevoli caratteristiche della nostra città. Non vi sono qui, come in altre città, piccole case vicino a grandi palazzi: tutte le case terminano alla stessa altezza e stanno allineate come un reggimento di soldati in parata.

Tutto ciò non conferisce certamente una grande varietà all'aspetto di Torino; ma appunto per questo la sua fisonomia è diversa da quella di tutte le città della penisola, e corrisponde alla fisonomia del popolo piemontese serio, ordinato, quasi militarizzato. I nuovi quartieri colle loro costruzioni più varie sono un chiaro segno dei tempi di maggior libertà non solo politica, ma anche edilizia. Di nessuna città, adunque, si può dire con tanta ragione come di Torino che la sua architettura è il fedele specchio della storia e dell'indole dei suoi abitanti (2).

Per le stesse ragioni dette poco innanzi per selciare le vie di Torino si dovette ricorrere all'uso dei ciottoli arrotondati che

---

(1) Boggio, *Gli architetti Carlo ed Amedeo Castellamonte e lo sviluppo edilizio di Torino nel sec. XVII*, Torino, 1896, p. 44. Chi volesse farsi un'idea degli ordini dei Principi Sabaudi in materia edilizia cfr. Duboin *Raccolta di leggi*, tomo 13, p. 912; 15, p. 913, ecc. (Arch. com. di Torino, Sala D, armadio VI). Il 16 maggio 1566 la Reggente Margherita di Francia proibì di fabbricare in Torino senza espressa *licenza sovrana*. Cfr. *Provvedimenti edilizi* 1566-1892 (a cura del Municipio di Torino) 1893, p. 1.

(2) Cfr. quanto sulla fisionomia della città dice: F. Ratzel, *Anthropogeographie*, II, 443-449; — *Kleine Schriften*, II. p. 437-461; — *Vereinigte Staaten*, II, p. 315-342; — Schluter, *Ueber die Grundriss der Städte*, in *Zeitschrift d. Gesellschaft f. Erdk.* Berlin, 1889, p. 446-462; — *Bemerkungen zur Siedlungskunde*, in *Geog. Zeitschrift* 5, 1899, p. 65-84. Reinhard, *Siedelungsgeographische Bemerkungen ueber die grossen deutschen Seestädte unter besonderer Berucksichtigung Bremens*, in *Deutsche*

la Dora, la Stura e l'Orco hanno strappato alle Alpi. Se molti si lagnano, scriveva un secolo fa Borson, del selciato di questa metropoli, che colle sue acute punte lede il piede di chi cammina, il naturalista per l'opposto vi trova ampio pascolo alle sue curiosità, e vi rinviene varietà tali che invano s'affaticherebbe di cercarle altrove. Questi ciottoli sono, per la maggior parte, una specie di serpentina durissima commista con altre pietre verdi. Hanno un colore verde scuro, talora con macchie grigio-biancastre o vene di un verde più chiaro, e sono di una durezza che li rende atti a essere lavorati. Oltre alla serpentina si rinviene il quarzo variolito e molte altre specie di pietre. Nel selciato di Torino si può studiare la geologia di buon tratto delle vicine Alpi (1).

*
* *

In molte città l'abbattimento della cerchia dei bastioni ha dato luogo alla formazione di ampi viali e giardini, che dividono in certo qual modo la città antica dalla nuova; in altre i bastioni stessi furono convertiti in pubblici passeggi. Ciò è avvenuto a Milano, a Parma, a Bologna, a Firenze, ed anche nella nostra Torino, poichè, come già accennai, l'attuale linea dei Viali corre suppergiù nel luogo, ove sorgeva la cinta di bastioni, che fu distrutta durante l'ultima occupazione francese. In alcune città vi sono anche due o più cerchi di viali o ampie strade, che

---

Geog. Blätter, Bremen 26, 1903, p. 139-159. Hassert, *Die Städte*, p. 93 e segg. « In ogni città, scrive lo Schaeffle, la combinazione degli elementi di stanziamento è diversa; ogni città, quindi ha un carattere speciale; ciascuna è il prodotto di una serie di lotte per la vita e di adattamenti. lotte e adattamenti, che solo in quel dato luogo si sono svolti in quel modo ». *Struttura del corpo sociale*, II, p. 134.

(1) Cfr. De Bartolomeis G. L., *Notizie topografiche e statistiche sugli Stati Sardi*, Torino, 1843, vol. III, p. 511. — Sacco, *Geologia applicata della città di Torino*, p. 123. Il materiale ciottoloso è raccolto specialmente nell'alveo della Stura di Lanzo fra Torino e la Venaria. Meno abbondanti sono i ciottoli analoghi dell'alveo della Dora Riparia: da escavazioni nell'alluvione antica su cui siede la città si raccolgono abbondanti ciottoli quarzosi (provenienti dalla Valle di Susa) che vengono mescolati con gli altri, oppure scelti ed utilizzati come ornamentazione di cortili, essendo più chiari delle pietre verdi (cortile del Castello del Valentino).

corrispondono a due o più successivi ingrandimenti delle città medesime; in Torino, invece, ve n'è uno solo, perchè man mano che la città s'ingrandiva da un lato, erano subito abbattuti i bastioni interni e l'antica cinta veniva allargata in modo da racchiudere anche le nuove costruzioni.

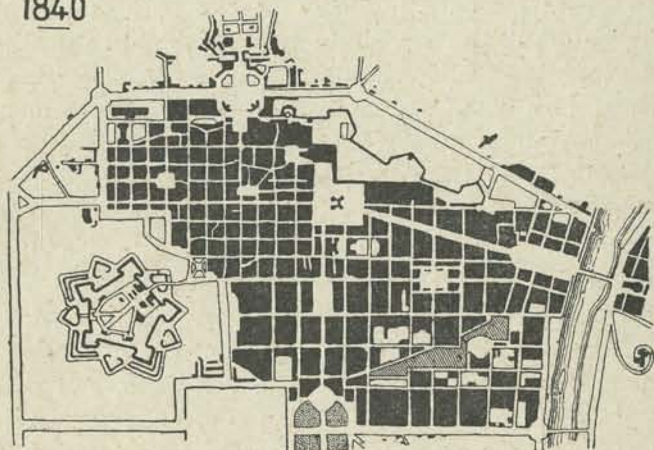
Per la sua posizione eccentrica, rispetto all'antica Torino, la stessa cittadella non recò un grave disturbo allo sviluppo della città, e la sua quasi totale demolizione permise la formazione di due ampi giardini in un sito ora molto centrale, dove i giardini mancano del tutto, mentre abbondano, invece, insieme ai viali alberati, nelle zone meno centrali. Il contrasto fra la parte antica e la parte nuova di Torino è abbastanza notevole, ma minore che in altre città. Nell'antica Torino le strade secondarie sono piuttosto strette e in qualche punto non del tutto diritte; mancano quasi interamente le piazze o sono poco ampie: tutto ci parla insomma di un tempo in cui, per ragione di difesa, si aveva bisogno di occupare il minor spazio possibile. Man mano, invece, che ci allontaniamo dalla Torino romana e medioevale le strade si fanno sempre più larghe, le piazze più ampie e più numerose, finchè si trovano nelle zone più eccentriche e recenti grandissimi viali alberati, come il Corso Vittorio Emanuele II, il corso Re Umberto, il corso Regina Margherita e molti altri, i quali costituiscono una delle più belle attrattive di Torino. Il parco del Valentino, che sorge lungo la riva sinistra del Po tra il ponte Isabella e il ponte Umberto I, è con ragione considerato uno dei più bei passeggi non solo dell'Italia, ma dell'intera Europa (1). Mentre, però, nella parte sud-ovest della città, che è anche la più aristocratica, i giardini ed i grandi viali alberati abbondano; nella parte che si trova a nord-est difettano, per cui sarebbe bene che il Municipio di Torino formasse, anche da questa parte della città, un grande giardino o parco di cui potrebbero usufruire specialmente le famiglie operaie, che abitano la regione industriale della Dora.

---

(1) Hassert, *Die Städte*, 120-122 (Baum-und Parkreichtung moderner Städte). Dammer U., *Strassenbaum*, in *Die Woche*, 1906, N. 11. Musso G., *Le condizioni edilizie di Torino alla luce dell'igiene pubblica*. Torino, 1899, p. 68. — A. Viriglio, *Torino e i Torinesi*. Torino, 1898, p. 56.

* * *

La popolazione di Torino nel secolo XIX si è più che triplicata, passando da 80.752 nel 1799 a 332.658 nel 1901. Questo aumento, però, non fu graduale, ma obbedì, come sempre, agli avvenimenti politici a cui andarono soggetti il Piemonte e l'Italia. Se scarso è l'aumento della popolazione di Torino fra il 1814 ed il 1821 (appena 4894 abitanti in sette anni), notevole fu quello fra il 1821 e il 1830 (33.304 ab. in nove anni). Ma ecco che fra il 1830 ed il 1835 si nota una diminuzione, la quale non si può attribuire che alla reazione che regnava in quel tempo in Piemonte.



Torino nel 1840.

Nell'eroico periodo che va dal 1849 al 1864 Torino, che fino a pochi decenni prima era stata semifrancese nelle abitudini e nella lingua, si trasforma in città eminentemente italiana, diventa anzi il centro della nuova Italia che risorge a nuova vita. Scelta come luogo di rifugio da tutti quelli, che, colla penna o colla spada, volevano concorrere al risorgimento nazionale, e divenuta poi capitale, non più del solo Piemonte, ma del giovane regno d'Italia, Torino ebbe un enorme sviluppo in questi anni e vide la sua popolazione quasi raddoppiarsi in meno di 30 anni e

crescere di oltre ottanta mila abitanti in 16 anni (1). Se la nostra città ebbe il vanto di divenire il centro di azione durante il risorgimento nazionale, non poteva, però, per ragioni storiche e geografiche, pretendere di essere la capitale dell'Italia. Il trasporto della capitale a Firenze riuscì naturalmente dannosissimo a Torino, la cui popolazione discende da 218.234 quale era nel 1864 a 191.500 nel 1868.

Ma fu una crisi passeggiera; Torino ebbe fede in se stessa e di città politica si trasformò in un gran centro commerciale ed industriale. Nel mirabile quarantennio di progresso economico-morale, che va dal 1868 al 1908, la popolazione crebbe di 183.500 abitanti. 18,89 °/₀ dal 1872 al 1881; 31,75 °/₀ dal 1881 al 1901); l'analfabetismo fu quasi del tutto vinto; la città si abbellì di nuove vie, estendendosi sempre più sui colli e nella circostante pianura (2). Già fin dal 1880 Tullo Massarani poteva dire ai Torinesi; « Lasciando agli altri il ciarlare, voi siete nell'operare primissimi. Voi avete voluto dalla nostra antica e splendida tradizione militare far risalire la fortuna d'Italia, e vi siete riusciti; voi avete voluto provare che l'egemonia politica era l'occasione e la forma, non la condizione necessaria nella vostra mirabile operosità; avete voluto innestare la grande città industriale ed artistica e vi siete riusciti, e ce la mostrate più florida, più fruttuosa, più gloriosa che mai. Ora tutti gli auguri, tutti i consigli, tutti gli insegnamenti che si possono ideare più acconci alla società voi li compendiate in una parola: in una parola che qui da voi non si legge solo sul marmo e sul bronzo, ma assai meglio nel moto dei vostri negozi, nella frequenza delle vostre scuole, nel fervore dei vostri opifici: *lavoriamo!* ».

A superare la grave crisi, che colpì Torino per il trasporto della capitale, oltre che lo spirito di iniziativa e la serietà degli

---

(1) Sull'influenza esercitata dalle regioni periferiche sul resto di una regione vedi le profonde e geniali osservazioni che fa il RATZEL, *Politische Geographie*, p. 517 (Die Grenze als peripherisches Organ. Die peripherischen Funktionen). « Die Stellung der deutschen Grenzländer gegen die Schweiz und Frankreich, besonders Badens, in der politischen Entwicklung Deutschlands ist ebenso bekannt, wie die Polens zu Russland, *Piemonts und Lombardei zu Italien*, Kataloniens und Arragons zu Spanien, Navarras (im 16. Jahrhundert) zu Frankreich ».

(2) ABBA F., *Progressi igienici, sanitari e demografici della Città di Torino*, 1906, p. 20.

abitanti, concorse in non piccola parte il grande impulso dato da Camillo Cavour alle costruzioni ferroviarie, grazie alle quali Torino potè far sentire sempre di più la sua influenza economica non solo sul Piemonte, ma anche sulle regioni vicine. Le ferrovie e i telegrafi furono certo il mezzo più potente che la tecnica abbia, nel secolo scorso, messo a disposizione dell'uomo per quella conquista dello spazio, per la quale, come dissi più volte, lotta ogni organismo dal più semplice al più complesso, dal muschio che si allarga sul tronco di un albero maestoso, alla grande nazione industriale e commerciale che sparge i prodotti del proprio suolo e delle proprie industrie in tutto il mondo.

Camillo Cavour, mentre preparava il risorgimento politico dell'Italia, non dimenticava di curare il progresso economico del Piemonte, e, in momenti difficilissimi, riuscì a dotare il Piemonte di una rete ferroviaria quasi completa, e ad iniziare la costruzione del grande canale Po-Ticino, che giustamente porta il suo nome. Per dimostrare quanto debba Torino e il Piemonte a Camillo Cavour basta riferire alcune date riguardanti le costruzioni ferroviarie: nel 1853 era terminata la linea Torino-Genova; nel 1855 la Alessandria-Arona; nel 1858 la Alessandria-Acqui; nel 1860 la Alessandria-Stradella-Piacenza; nel 1855 la Torino-Cuneo; nel 1856 la Savigliano-Saluzzo; nel 1854 la Torino-Susa; nel 1857 la Torino-Ticino; nel 1856 la Santhià-Biella; nel 1858 la Chivasso-Ivrea; nel 1857 la Vercelli-Valenza-Casale; nel 1854 la Torino-Pinerolo; nel 1861 era approvata la costruzione della Torino-Savona ecc. Ma non si accontentò il Cavour di legare Torino ai principali centri del Piemonte e al mare: pieno di fiducia nei progressi della tecnica, e avendo nello stesso tempo una visione esattissima dell'importanza della posizione geografica di Torino, per ciò che riguarda le relazioni commerciali fra l'Italia e la Francia, volle che si affrontasse pure il traforo del Fréjus (1857), una delle più grandi vittorie che l'uomo abbia riportato sulle difficoltà che i confini naturali oppongono alle comunicazioni.

Così, mentre Torino perdeva i benefizi che le provenivano dall'essere capitale, cominciava a provare quelli prodotti dallo svilupparsi del commercio e delle industrie in tutto il Piemonte, che ad essa, come a centro naturale, era collegata da un'ottima rete ferroviaria. E quando, finalmente, nel 1871 le comunicazioni ferroviarie fra l'Italia e la Francia, attraverso il Fréjus, furono

un fatto compiuto, Torino non solo usciva trionfante da una crisi gravissima, ma si vedeva dinanzi un lieto avvenire, in cui doveva raccogliere i benefizi della splendida posizione geografica, ch'era stata migliorata da tutti i più recenti progressi della tecnica (1).

« La posizione di una o più città, disse lo Schaeffle, può rimanere geograficamente immutata; lo stanziamento loro e il loro sistema di strade, può essere rimasto tecnicamente lo stesso, eppure esse ammalano nella loro situazione, nel loro stanziamento, quando nelle altre parti del corpo sociale siano avvenuti spostamenti, estendimenti, restringimenti ». Torino non si può ancora dire una città ammalata; ma non gode certamente più la florida salute di qualche anno fa. L'enorme sviluppo di Milano, dovuto alla sua splendida posizione in geografica, fa sì che verso di essa si sentano attratti molti centri del Piemonte, che prima invece erano attratti da Torino. Si può davvero dire, che, anche per gli agglomeramenti umani, la forza di attrazione sia in ragione diretta dalla massa e in ragione inversa del quadrato della distanza. Per sfuggire a questo danno Torino dovrebbe far sì che venisse migliorata la rete ferroviaria, che ad essa mette capo, e specialmente che venissero migliorate le sue comunicazioni colla Francia, attraverso il Fréjus, e col porto di Savona, che è il porto naturale del Piemonte. Il traforo del Fréjus, con opportuni ritocchi, rappresenta pur sempre la migliore via per la Francia e per l'Inghilterra: Torino non deve dimenticare che la sua fortuna passata, presente e futura è intimamente collegata colle strade che sboccano nella valle di Susa (2).

---

(1) La popolazione di Torino ricominciò a crescere regolarmente dal 1868 in poi. Cfr. l'interessante e geniale opera di A. Viriglio, *Torino e i Torinesi*, Torino, Lattes 1898, p. 10; — *Vecchia Torino*, Torino, Lattes, 1903; — *Torino Napoleonica*, Torino, Lattes, 1905, p. 99.

(2) Sui benefici che Torino può trarre dalla Navigazione interna. Cfr. Romanin Jacur, *Navigazione interna*, Torino, 1904; — G. Capuccio, *Torino porto di mare*, Torino, 1805; — Bigotti L., *VIII Congresso internazionale di Navigazione, e la navigazione interna in Italia*, Torino, 1900; — Montù C., *La navigazione interna in rapporto agli interessi della provincia di Novara, di Casale e di Chivasso*, Torino, 1907 ecc.



Il centro della vita torinese è ancora l'antica Piazza Castello; ma in questi ultimi anni si rende sempre più manifesta la tendenza verso quel fenomeno, che si nota in molte città moderne, e che il Boccardo chiama *eccentrazione*. Lo sforzo verso la somma minima di resistenze locali al mantenimento e all'esercizio delle funzioni esercita una grande influenza sulla distribuzione delle varie località entro all'abitato. Esso fa sì che verso il centro della città si vadano disponendo gli uffici politici ed amministrativi, i circoli, e i palazzi dei ricchi, i teatri, le chiese, i grandi alberghi, i magazzini di lusso; mentre le case delle famiglie meno agiate, le sedi delle aziende aventi grandi opifici e grandi magazzini, si dispongono verso la periferia. Ma, crescendo sempre più la città, avviene che le classi ricche, dice il Boccardo, trovandosi stipate troppo e addensate nel centro, bramose di aria e di luce, desiderose di cingere le loro case d'un giardino, d'uno spazio qualunque, cominciano ad emigrare dal centro verso la periferia, abbandonano le anguste vie aperte dai loro avi, e trasportano le loro case nelle regioni un giorno suburbane.

Così la Piazza Carlo Felice, che poco più di mezzo secolo fa rappresentava l'estremo limite sud-ovest di Torino, contende alla Piazza Castello il primato come centro della vita cittadina. Ciò si deve specialmente alla presenza della principale stazione ferroviaria (Porta Nuova) ed alla sua posizione al termine di via Roma, e quasi a metà del tratto più elegante e frequentato dello splendido Corso Vittorio Emanuele II. Minore importanza hanno, sotto questo rispetto, la Piazza Vittorio Emanuele I e la Piazza dello Statuto situate rispettivamente al termine di via Po e di via Garibaldi; ma, dato lo sviluppo della città verso ovest, lungo la strada di Francia, non è a dubitare, che anche Piazza Statuto debba divenire, fra non molto, per la parte occidentale della città, ciò che è Piazza Carlo Felice per la parte meridionale.

È infatti verso ovest e verso sud, come già dissi, che in questi ultimi anni si sviluppò e si va sviluppando in modo particolare Torino, ed è pure qui dove si costruirono i maggiori palazzi o i villini più eleganti. Un ampio spazio libero da costruzioni è la Piazza d'Armi, ceduta da poco al Municipio; ma è

da sperarsi che una parte di essa sia mutata in un pubblico giardino. Mentre poi la città s'ingrandisce e si abbellisce alla periferia, non manca di migliorarsi anche nel centro con opportuni sventramenti. Le strade strette a poco a poco vengono allargate, e sulle rovine di case incomode e malsane sorgono eleganti palazzi (via Pietro Micca). Questi sventramenti (piuttosto facili e poco costosi per la mancanza di palazzi o di chiese di grande importanza storica o artistica) rendono meno accentuato il fenomeno di *eccentrazione*, potendo i ricchi avere belle e comode abitazioni anche nel centro della città. È omai certo, che anche quel poco che resta dell'antica Torino è destinato a cadere sotto il piccone demolitore; perchè sempre più vivo si sente da tutti il bisogno di aria e di luce, e l'aria e la luce sono, purtroppo, deficienti ancora in alcune vie nella città.

Concludendo, si può dire che Torino è una città comoda, pulita, bella, piena di vita, ma tranquilla e seria; è una città destinata ad un grande avvenire, se non verrà meno ne' suoi abitanti, quello spirito ricco di ardite iniziative e quella serietà di propositi a cui Torino e l'Italia devono la loro presente fortuna.
